

58827

2009 JÚL 15

2003 APR 18

1172

BELVEDERE



SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XIV. évfolyam 7-8. szám

Az ismeretlen Szogdia



HORVÁTH VIKTOR CIKKE AZ ELFELEDETT BELSŐ-ÁZSIAI NÉPRŐL
LAPSZÁMUNK 87-94. OLDALÁN OLVASHATÓ

Szegfű László
MAGYAR KANCELLÁRIA

Engi József
TÖMEGKÖZLEKEDÉS SZEGEDEN

Molnár Erzsébet
A SZOLNOKI VÁR

Kovács György Attila
MAGYAR VASÚTI SZEMÉLYKOCSIK

Simon Endre Tamás
HADI TAKTIKA A CSENDES-ÓCEÁNON

Pusztai János
A SZENTESI REPÜLÉS TÖRTÉNETE

NOVEMBER – DECEMBER MMII

BELVEDERE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztők: ALÁCS ATTILA, HEGYI GERGELY, FEJES BÁLINT, VINCZE JÓZSEF

Munkatárs: NÓTÁRI TAMÁS

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSAK CSABA, NAGY TAMÁS

A technikai szerkesztést a STIL NUOVO végezte

Borítóterv MEZEI TAMÁS



Számunk az EMKE Kft.,
Oktatási Minisztérium,
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,
Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,
Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó,
Szegedi Tudományegyetem,
SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,



NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG
MINISZTERIUMA

Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja,
Magyar Államvasutak Szegedi Területi Igazgatósága
és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával készült.



Megjelenik tavasszal: február–március és április–május;
ősszel szeptember–október és november–december hónapokban.
A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat
a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.

A tanárképző főiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett
konferenciák előadásai a BELVEDERE KISKÖNYVTÁR, a felsőoktatási tananyagul
szolgáló kiadványok a BELVEDERE SEGÉDKÖNYVTÁR sorozatban jelennek meg.



Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY

Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.belvedere.meridionale.hu

Telefon 62/544-759

Nyomás: BABA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

Tartalomjegyzék

Referátumok

- SZEGFŰ LÁSZLÓ: A kancelláriák kialakulása és működése Magyarországon Mátyás trónra lépéséig ... 4
 MOLNÁR ERZSÉBET: Az Alföld kulcsa, a szolnoki vár ... 8

- Belvedere Meridionale – Alapítványi hírek
 Az országos történettudományi pályázat eredményei ... 22

Hajdani vármegyéink

- Ung vármegye rövid története (ÖLVECZKI IMRE) ... 23

Hadak útján

- SIMON ENDRE TAMÁS: Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterén
 (3/1. rész) ... 25

A síneken

- KOVÁCS GYÖRGY ATTILA: A MÁV magyar gyártmányú 24,5 méteres Y-kocsijai ... 41

A közúti közlekedés története

- ENGI JÓZSEF: A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története
 1. rész A kezdetektől a lóvasútig ... 57

Parthiscum

- PUSZTAI JÁNOS: Fejezetek a szentesi repülés történetéből
 2. rész A sportrepülés előzményei, a szárnybontás nyitánya (1931–1937) ... 75

Messzelátó

- HORVÁTH VIKTOR: Az ismeretlen Szogdia ... 87

Szemtanú

- Legenda és valóság. Vitéz Horthy István kormányzóhelyettes tragikus repülőhalála
 (Szilaj Varga Gyula) ... 96

Téka

- Német mitológia. PAUL HERMANN; *Deutsche Mythologie*. (Ismerteti: Alattyáni István) ... 98

S Z Á M U N K S Z E R Z Ő I

ALATTYÁNI ISTVÁN hallgató (SZTE JGYTFK); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); HORVÁTH VIKTOR hallgató (SZTE JGYTFK); KOVÁCS GYÖRGY ATTILA vasúttörténész (Szeged–Esztergom); MOLNÁR ERZSÉBET hallgató (SZTE JGYTFK); ÖLVECZKI IMRE hallgató (SZTE JGYTFK); PUSZTAI JÁNOS (Szeged); SIMON ENDRE TAMÁS tanár; SZEGFŰ LÁSZLÓ történész, tanszékvezető főiskolai tanár (SZTE JGYTFK); SZILAJ VARGA GYULA szkv., a magyar királyi Honvéd Légierő pilótája

SZEGFÜ LÁSZLÓ

A kancelláriák kialakulása és működése Magyarországon Mátyás trónra lépéséig



A középkorban a pápai, illetve a (német-római) császári udvarban az írásbeli ügyintézésre állandó vezetővel és személyzettel létrehozott hivatal a kancellária. Keleti nomád államok analógiája alapján feltételezhető, hogy a magyar nomád állam fejedelmi udvarában is volt bizonyos hivatali írásbeliség.

Amikor első királyunk, István, a feudális magyar állam berendezkedését „a régi és új császárok példáját követve” megszervezte, nem hiányozhatott udvarából a kancellári méltóság sem. Tudunk arról, hogy a montecassinói apátok címei között még a XIII–XIV. században is szerepel a „cancellarius regni Hungariae”, hogy a XI. században a főapátsággal szinte rendszeres kapcsolatban volt a magyar királyság, s arról is, hogy Kálmán király törvényeit – valószínűleg apátja megbízásából – a neves montecassinói grammaticus, Albericus jegyezte le. Így feltételezhetjük, hogy az ezredfordulón működő montecassinói apát, (III.) János került István koronázásakor e pozícióba.

Mivel az írásbeliség ekkoriban nem játszott komoly szerepet, e rangot inkább tiszteleti címnek és jövedelmi jogcímnek tekinthetjük. Így fordulhatott elő, hogy az 1001-ben kelt pannonhalmi adománylevelet a „kancellár” távollétében „alkalmi kancellár” (Domincius archiepiscopus vicecancellarius) írta. (A „vicecancellarius” terminus technicus mind az első Capetingek korából, mint a kortárs dokumentumokból adatolható.) Okleveleinket később is alkalmi, éppen a tett színhelyén tartózkodó írástudók szerkesztik (1055-ben a tihanyi alapítólevelet Miklós püspök, „qui tunc temporis vicem procurabat notarii in curia regali” írta) vagy ellenőrzik (pl. 1109-ben Kálmán megbízásából Simon pécsi püspök, 1111-ben Manasses zágrábi püspök vagy Lőrinc esztergomi érsek).

A század végére valószínűleg kialakult, hogy a fontosabb dokumentumokat a király környezete lelki gondozását is ellátó kápolna káplánjai írják (1086-ban Seraphim, 1091-ben Copan, 1093-ban pedig Thimotheus „capellanorum ultimus” írt és a király pecsétjével pecsételt meg egy oklevelet).

II. István oklevelei olykor megnevezik a notatort vagy scriptort (egyszer előfordul kancellár említése is egy 1125–1128 közé datálható oklevélben: Macharius titeli prépost személyében), de valójában csak II. Béla uralma idején kezdődik a magyar diplomatika új, önálló szakasza, mikor a királyi kápolna egy-egy notariusnak vagy kancellárnak címzett tagja az oklevélkiállítás körüli teendőket kezdte hatáskörébe vonni. (A terminológia használata ekkor még roppant bizonytalan.) A jegyző (notarius) feladata az oklevelek megszerkesztése volt, a hitelesítést a kápolnaispán (comes capellae) végezte. (Amikor a notarius maga is pecsétel, gyakran kancellárnak titulálják.)

A királyi kápolna tagjai királyi társaskáptalanok és más királyi egyházak javadalmaikat élvezve az esztergomi érsek joghatósága alá tartoztak, részt vettek a királyi tanácsban, eljártak (hazai vagy külhoni diplomáciai) ügyekben, a kápolna előjárósága pedig lépcsőfokot jelentett főpapi méltóságok elnyeréséhez. A kápolnaispán a mindenkor érsek bizalmas embere volt, aki felügyelve az oklevelek kiállítását azok megfogalmazásába is beleszólhatott, ellenőrizte és pecsételte a kibocsátott okleveleket. (Ezt III. István, III. Béla és Imre korából a nagypecsétbe nyomott gyűrűspecsét bizonyítja. A királyi felség pecsétjét 1157-től az országpecsét, „totius regni sigillum principale” váltja fel, jelezve, hogy a fontosabb döntéseket a főrangúak bevonásával hozzák.)

Lukács esztergomi érsek a hatalomra került III. Bélával majd egy évtizedig konfrontációban állt, ezért a király nélkülözni kényszerült az érsek hatáskörébe tartozó művelt udvari papság nem volt képes visszanyerni. Ekkor épült ki Kalán (1181–1183, aki magát először címzi „aule regie cancellarius”-nak), Adorján (1185–1186) és Katapán (1190–1198) vezetésével francia mintára a capellától független kancellária, a kápolnaispán joga pedig – még egy ideig – az ellenőrző gyűrűspecsét benyomására korlátozódott. (Az az oklevél, amelynek arangájában és narratívájában a király a magánjogi írásbeliségre vonatkozóan nyilatkozik, 1181-ben kelt; ezt szokták Béla kancelláriaszervező reformja első írásos emlékének tekinteni.) A XIII. század elején megjelenik az alkancellári tisztség is (1209-től), a kancellárság ezt követően hivatalból méltósággá válik, melyért a főpapok versenyeznek.

Csak a kancelláriában kérvényezve történhetett ügyintézés IV. Béla rendelkezése szerint (1235), ami óriási felzúdulást váltott ki. Rogerius szerint azt mondogatták „az emberek, hogy a kancellárok az ő királyaik, és [...] nincs is nekik más királyuk.” (A király e rendelkezését 1267-ben visszavonni kényszerült.)

A muhi csatában hősi halált halt alkancellártól (Miklós szebeni prépost) zsákmányolt pecsét felhasználásával csalták lépre a tatárok az elbujdokolt népet. Benedek kancellárt (1240–1261) a király 1251-ben a zsidók főbírájává nevezte ki. Új tisztséggént jelenik meg 1267 körül a király titkára (specialis secretarius vagy apocrisiarius notarius), aki rendszerint kápolnaispán is, és a királyi pecsétgyűrűt kezeli. (Legismertebb figurája a történetíró Andreas Hungarus.)

A XII. század közepén fordul elő László herceg capellanusa (1138), de Endre hercegnek a századfordulón királyi mintára szervezett hivatalában már saját kancellárja (ducus aulac cancellarius) működik, és ezt látjuk Kálmán halicsi király és szlavón herceg (1226-) vagy Béla szlavón herceg (1263-) udvartartásában is.

A királynék a veszprémi püspökséget tekintették saját kápolnájuknak (az élén már 1165-ben István titeli prépostot nevezik meg), de Jolantha királyné korában megjelenik a királynéi kancellár is (1224–), aki a továbbiakban – rövid megszakításokkal – a veszprémi püspökök köréből került ki. Pál püspök kancellársága idejéről (1263–1270) ismertek királynéi alkancellárok is. De van külön kancellárja (Kun) Erzsébet özvegy királynénak csakúgy, mint Béla szlavón herceg nejének (1265–). Anyja, Tomasina Morosini kancellárjává a pécsi püspököt teszi III. Endre. A királynéi kancellár évi tiszteletdíját IV. Béla 500 márkában állapítja meg (1269), s ezt IV. László is megerősíti (1276).

Béla ifjabb király (iunior rex) 1220-tól bocsátott ki okleveleket; kancellárja Heymon, majd Mátyás zágrábi prépost (1224–1238) volt. István ifjabb királyságától a pozíciót a kalocsai érsekek töltötték be.

A XIII. század második felétől előfordul, hogy az országos főméltóságok hivatalainak vezetőit is cancellariusnak címzik. Általános anarchia volt jellemző IV. László uralma idején, gyakran váltakoztak a kancellárok és az alkancellárok, soraikban is nagy volt a rendetlenség. E kor jellegzetes alakja Miklós gyulafehérvári prépost, akinek kétszer is sikerült megkaparintania a kancellárságot és a választott esztergomi érsekséget; karrierjét végül alkancellárként fejezte be, amelytől a pápai legátus, Fülöp fermói püspök fosztja meg 1279-ben.

III. Endre kancellárja végig János kalocsai érsek, alkancellárjait pedig az ország nemeseinek tanácsa szerint nevezi ki „épségben hagyva a székesfehérvári egyház azon jogát és kiváltságát, melyet erre régóta és köztudomás szerint birtokol”. Ugyanő az oklevél tartalmától és megpecsételési módjától függően állapítja meg a (kancellárnak, alkancellárnak és a notariusnak fizetendő) kiállítási díjakat (1290 ill. 1298).

Kancellárjait Károly Róbert is kipróbált hívei köréből választotta. Másfél évtizedig (1307–1322) volt alkancellárja Berke fia János. A minorita fráterből kalocsai érsekké szentelt László kancellársága idejére (1317–1336) már reformokra éretté vált a helyzet. A főbenjáró vétségek pereit a praesentia regia egyre jobban magához vonta, így az udvarban a királyi kápolna – amely I. Lajos korában a jogvégzett diplomaták gyülekező helyévé és kiképző központjává vált – hiteleshelyi működése domináns lett, és látszólag függetlenedett a kancelláriától.

Az 1320-as években kezdik a királyi kisebb pecsétek használatát, a registrum vezetését, s az évtized végén jelennek meg a kancelláriai jegyzetek is. A kancellária tényleges vezetője az alkancellár (jövendelme hagyományosan 30 márka volt a királyi kamarától, adománylevelek kiadásakor pedig birtok jövendelmének arányában kapta díjazását).

Az 1370-es évek nagyszabású reformjai során a kápolnaispánság hiteleshelyi működése megszűnt, feladatává a felsőbíróóságok egységes, szakszerű irányítása vált mint önálló, állandó székhelyű udvari audientia a panaszfelvételt és az ügyeknek az illetékes bíróságokhoz irányítását végezte. A nagykancellária (cancellaria maior) állandó székhelye is az udvar lett, tényleges vezetője pedig a kancellár – az 1360-as évektől főkancellári (supremus v. sumpmus cancellarius) címmel –, aki a függő kettős nagypecséttel pecsételt, melynek előlapja nála, hátlapja más tisztségviselőnél (1377-ben pl. az anyakirálynőnél) volt. Az ide felterjesztett ügyekben a király a tanács ellenőrzése mellett dönthetett. Ennek kivédése érdekében hozták létre a királyi különös jelenlét bíróságot (specialis praesentia regia), mely a kancellár irányítása alatt önálló bíróságként és fellebbezési fórumként is működött (az uralkodó személyétől függetlenül is), s amelyben a kancellár (aki saját főpapi pecsétjével pecsételt) bírói helyettesei (vicesgerentes) ítélkeztek.

Ugyancsak életre hívták (1374-ben) a királlyal együtt utazó, a nagy kancelláriától független, dokumentumait a király titkos pecsétjével kibocsátó titkos kancelláriát (cancellaria secreta) élén a secretus cancellarius-szal (1320-tól eddig a most különváló kápolnaispán viselte e címet). Ám 1423–1453 között a főkancellár egyben titkos kancellár is volt. (A magyar király kérelmére 1395-ben a pápa megalapította az 1403-ig, majd 1410–1418 között fennálló budai egyetemet, melynek élére, külhoni mintára, szintén kancellár került az óbudai prépost személyében.) Zsigmond kancelláriát érintő rendelkezéseiben Nagy Lajosra hivatkozott (1397). A ligauralom megnyilvánult a kancellária frazeológiájában is: az államhatalom szimbóluma a szentkorona lett; Zsigmond fogsága idején Kanizsai kancellár új pecsétet vetetett magának „Sigillum sacre corone regni Hungarie” körirattal.

Ezt követően a király bizalmas hívei jutnak pozícióhoz: Éberhard zágrábi püspököt a főkancellárságban (1404–1419) rokona, Albeni János követi (1421–1433: az ő személyében

koncentrálódik a főkancellári, a – korábban világiakkal is betöltött – titkos kancellári, a német birodalmi, a cseh királyi és a királynéi kancellári méltóság). A kápolnaispán Alcsebi Miklós (1413–1430) lesz. A király mellett ugyanakkor megjelennek – gyakran a kancelláriák működését is ellenőrző jogkörrel – a különleges tanácsosok (*consilarii speciales, referentes, referendarii*).

1428-ban felszámolt különös jelenlét bíróságának feladatkörét rövid ideig jogi képviselők (*vicarii*) látták el, majd a királyi személyes jelenlét (*personalis praesentia regia*) bírósága vette át (1435). E praesentia révén a kancellária egyre jelentősebb részt vállalt a jogszolgáltatásban.

Valamikor 1435 körül megszüntették a királyi kápolnát mint audentiát és vele együtt a királyi középpécset használatát; feladatkörét részint a királyi kancellária, részint az udvari bíróságok kancelláriái látták el. A *Decretum Maius* első articulusában Zsigmond az ország rendes bírái között említi a főkancellárt, az alkancellárt s az ő helyetteseit (*vicesgerentes*) és ítélmestereiket (*protonotarii*), de a 10–12. articulusokban – közel hetven oklevelet és oklevélvariánsot felsorolva díjtételeikkel együtt – már világosan elhatárolja a kúria (*cancellaria minor*) és a kancellária (*cancellaria maior*) hatáskörét (1435). Ez az az időszak, amikor a szakértelem már áttöri a familiaritás korlátait: a kancellária, a király ügyintéző testülete, amelyben a római és kánonjogban jártas, magas egyházi méltóságokat betöltő, jelentős egyházi javadalmakkal rendelkező „doktorok” kapnak helyet, míg a kuriában, az udvari bíraskodás színterén a hazai joggyakorlatot (*consuetudo iudiciaria*) jól ismerő, ám jogi végzettséggel nem (vagy csak ritkán) rendelkező, feladataikat birtok- vagy pénzadományokért ellátó köznemesek, a „praktikusok” kerülnek túlsúlyba.

Albert – bár főkancellárja Gatalóczi Mátyás (1433–1437, 1439) Zsigmond bizalmi embere volt –, valószínűleg a királynő ármánykodása következtében, decretumát kénytelen titkos pecsétjével kiadni (1439). I. Ulászló főkancellárja a várnai csatában elesett Rozgonyi Simon egri püspök volt (1440–1444). Ekkoriban feltehetőleg már csak egy kancellária működött, amely dokumentumait a titkos pecsét alatt adta ki, mígnem 1445-ben az országgyűlés elrendelte a jogszolgáltatás fenntartása érdekében egy, az ország (kettős) keresztjével vésett pecsétjének elkészítését és használatát. A királyi személyes jelenlét bírósága és a királyi kancellária szerepkörét az országtanács vette át, Kecseti Agmánd Péter már az országtanács kancellárjának (*cancellarius consilii regni*) titulálja magát (1445–1450).

Amikor az ország előkelői kiegyeztek V. Lászlóval az államhatalom királyi gyakorlásának feltételeiről (1453), ebben szerepelt a főhivatalok Zsigmond-kori állapotának helyreállítása is: a megújult nagyobb kancellária alá rendelték, egy alkancellár vezetésével, a felélesztett *specialis praesentia regia*-t, s az újjászervezett titkos kancelláriához kapcsolták, ugyancsak egy alkancellár irányításával, a szintén életre hívott *personalis praesentia regia*-t. Szécsi Dénes esztergomi bíborosérsek nyerte el a protokolláris jelentőségű főkancellári méltóságot, s az ügyek tényleges vitelének letéteményese a titkos kancellár, Vitéz János váradi püspök lett.

A királyi kancelláriák nemcsak az udvari hivatali írásbeliségnek, hanem a magyar kultúrának is műhelyei voltak, amelyek olyan jeles személyiségek életútját határozták meg, mint Anonymus (*P. dictus magister*), Ákos mester, Kálti Márk, Küküllei János, Vitéz János és mások.

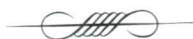


FORRÁSOK ÉS IRODALOM

- SENTPÉTERY IMRE – BORSA IVÁN: *Az Árpád-házi királyok okleveleinek kritikai jegyzéke*. I–II. Budapest, 1923–1987.
- DÖRY, FRANCISCUS – BONIS, GEORGIUS – BÁCSKAI, VERA: *Decreta regni Hungariae. Gesetze und Verordnungen Ungarns (1301–1457)*. Budapest, 1976. (Bibliográfia: 67–72)
- KRISTÓ GYULA (Szerk., bev., jegyz.): *Középkori históriák oklevelekben (1002–1410)*. Szeged, 1992.
- BERTÉNYI IVÁN: *Az országbírói intézmény története a XIV. században*. Budapest, 1976.
- BÓNIS GYÖRGY: *A jogtudó értelmiség a Mohács előtti Magyarországon*. Budapest, 1971.
- ENGEL PÁL: *Magyarország világi archontológiája. (1301–1457)* I–II. Budapest, 1996.
- ERDÉLYI LÁSZLÓ: *Magyarország törvényei Szent Istvántól Mohácsig*. Szeged, 1942.
- FEJÉRPATAKY LÁSZLÓ: *A királyi kancellária az Árpádok korában*. Budapest, 1885.
- ÉRSZEGI GÉZA: Oklevéltan. In: Kállay István (szerk.): *A történelem segédtudományai*. Budapest, 1986, 12–18; (bibliográfia: 27–28.).
- KUBINYI ANDRÁS: Királyi kancellária és udvari kápolna Magyarországon a XII. században. In: uő: *Főpapok, egyházi intézmények és vallásosság a középkori Magyarországon*. Budapest, 1999, 1–68.
- KUMOROVITZ L. BERNÁT: A középkori magyar „magánjogi” írásbeliség első korszaka (XI–XII. század). *Századok* 97(1963). 1–31.
- MÁLYUSZ ELEMÉR: *Egyházi társadalom a középkori Magyarországon*. Budapest, 1971.
- SOLYMOSSI LÁSZLÓ: Oklevéltan. In: Bertényi Iván (szerk.): *A történelem segédtudományai*. Budapest, 1998, 176–193; (bibliográfia: 191–193.).
- SENTPÉTERY IMRE: *Magyar oklevéltan*. Budapest, 1930.

MOLNÁR ERSZÉBET

Az Alföld kulcsa, a szolnoki vár



Magyarország várainak falai közt nemcsak az ország katonai, hanem közjogi és társadalmi történetének is sok megfigyelésre méltó jelene játszódtott le. A rég széthullott, elporladt és lerombolt várak nemzeti múltunkra vonatkozó emlékeket rejtenek magukban. Azoknak története, építészeti leírása hazánk politikai, művelődési és társadalmi történetének kiegészítő részét képezi.

A magyar végvárak vonalának jutott az a nehéz feladat, hogy a török támadásokat fel fogja. Nem csak Magyarországot védte a 160 tagú végvárrendszer, amely az Adriai-tengertől húzódott a Kárpátok alján északra, onnan Erdélyig, hanem megvédte Ausztriát és az egész nyugati Európát.

Zounuk – az első írásos emlékek

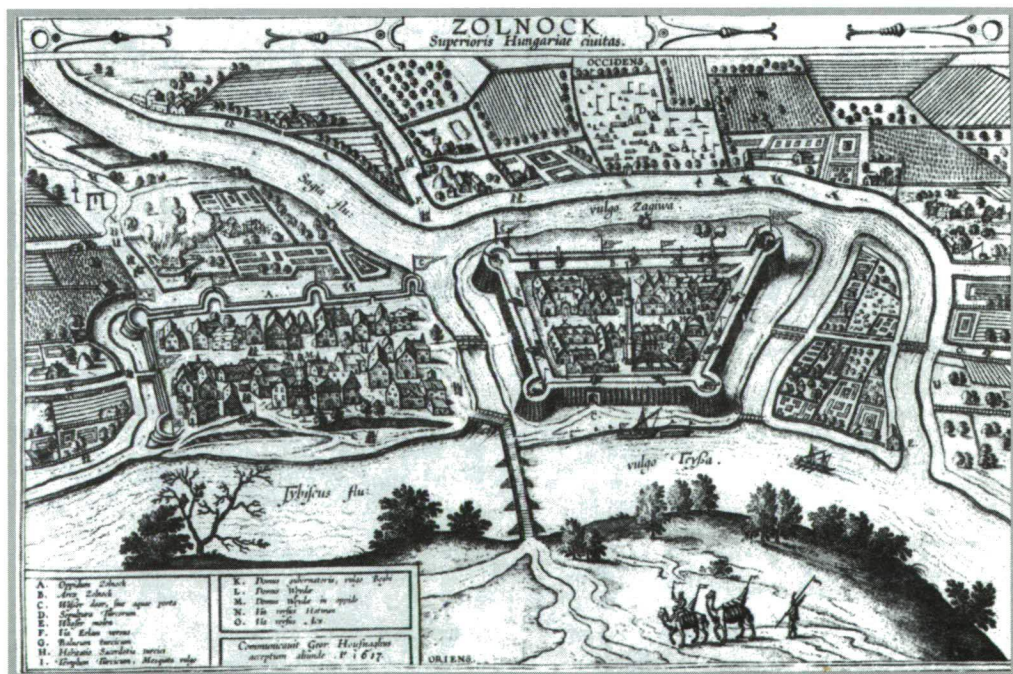
Szolnok településtörténeti vizsgálata alapján megállapítható, hogy a település magja, az egykori vár, a Tisza és a Zagyva folyók összefolyása által védett terület – mint árvízmentes magaslat – az őskortól kezdve alkalmas volt emberi megtelepedésre. A régészeti leletek is

igazolják, hogy már honfoglaló magyarság megszállta ezt a vidéket. A Zagyva partján fekvő Strázsa-halomból a századforduló táján felszínre került tarsolylemez sír nemzetségfői székhelyre utal. A vár alatti Tisza-partról előkerült aranyozott ezüst övveretek és lószerszámdíszek is ezt erősítik.

A magyar feudális államszervezet kialakulásakor létrejött megyék és várispánságok sorában Szolnok megye is szerepel Szolnok központtal. Györffy György kutatásai alapján elfogadott, hogy szervezése nem I. István uralkodása kezdetén történt, hanem a második szervezőkor. Szolnok város névadója az a Zounuk ispán volt, aki az 1046-os Vata-féle pogánylázadaskor Gellért püspökkel s a magyar főpapság zömével szenvedett vértanúhalált.

Az első írásos emlék Szolnok városáról a garamszentbenedeki monostor alapító okleveléből ismert, 1075-ből. I. Géza király alapította a monostort, s annak jövedelemként birtokokat adományozott, többek között a mai Szolnok környékén. Az oklevél nem eredeti példányban maradt az utókorra, hanem 1217-ben II. Endre király megerősíti az adománylevelet, s az ekkor keletkezett átirat maradt ránk.

A mai Szolnok települési magját az ispáni vár és az attól nyugatra elterülő belváros jelzi. Kiváló települési adottságait számos tényezőnek köszönheti. Szárazföldi és vízi utak találkozásánál olyan árvízmentes magaslat, amely a legmagasabb árvizektől is védett, egyben kiváló átkelőhely, mert a Tisza árterülete Szolnok és Szanda között összeszűkül. S az átkelőhely jelentőségét fokozza, az a körülmény, hogy a Buda és Erdély közti legrövidebb út vonalába esik. Az átkelőhely és a révjövedelem védelmét a földvár biztosította a XI. század húsz-harmincas éveitől.



1. ábra SZOLNOK VÁRA EGY 1617-ES ÁBRÁZOLÁSON

Szolnok megye kialakulása

A Szolnok megye területén élők kelet felé terjeszkedtek, hogy újabb területeket népesítsenek be. Idővel sok földet szereztek, összefüggő terület azonban nem alakulhatott ki, mivel útjukba esett a már meglévő Bihar és Szabolcs megye. Így egységes szolnoki terület nem jött létre. Az egyik tömb, a nyugati a mai megye területén feküdt, s a váci egyházmegyéhez tartozott. Ennek területén a szolnoki főesperesség már 1279 óta létezett. A másik tömb, a keleti az erdélyi püspökség területén alakult ki, ennek főesperességét is szolnokinak nevezték. A két megyét a Tisza menti Szolnok várából irányították. Élén egy ispán állt, akit 1134 óta említenek. A szolnoki ispáni cím jelentős tisztségnak számított, hiszen 1263-tól 1441-ig összekapcsolódott az erdélyi vajda és a szolnoki ispáni cím. A két megye megkülönböztető neve Belső- és Külső-Szolnok, a XV. században pedig létrejön egy harmadik, Közép-Szolnok megye is. A település a következő századokban is jórészt királyi kézen marad, bár elég sokszor eladományozták. III. Béla a szolnoki révjövedelem egy részét Boleslav váci püspöknek engedi át, aki 1211-ben a leleszi prépostságnak adja.

IV. Béla a tatárjárás után 1249-ben, a várban lakó új telepeseket földjeikkel együtt Pál udvarbírónak adományozta. 1335-ben Károly Róbert Szolnok városát Kokas mestertől vátotta vissza. 1367-ben Kapanyai Miklós tulajdona, aki a birtok felét Trencsik Ilonának zálogosította el. 1380-ban Nagy Lajos király birtoka, és több évtizedig királyi tulajdonban marad. Ezért adományoz városi rangot 1422-ben Zsigmond Szolnoknak.

1426-ban átadja Brankovics György szerb despotának – más tiszai birtokokkal együtt – Nándorfehérvárért cserébe. Ő továbbadja 1439–1441 között Birini Pálnak.

1275-ben IV. László Szolnok ülmezi és csányi földjeit eladományozza, oklevele nem eredetiben marad fenn, hanem Nagy Lajos 1351-es átírásában, ill. annak másolatában. A XIII. század folyamán az uralkodói hatalmat erősítő királyi vármegyék fokozatosan kiszélesedő nemesi önkormányzat és önigazgatás szervezeteivé, nemesi vármegyékké alakultak át. A szolnoki vár jelzett várbirtokainak eladományozása is a királyi vármegyeszervezet felbomlásának általános velejárója volt.¹

1436-ra az egykor a Tiszától a Kárpátokig húzódó nagy Szolnok megye Tisza melletti része Szolnok székhellyel Külső-Szolnok néven önálló vármegyévé alakult. Ennek területén is megjelennek a török elől menekülő balkániak (Kengyel). Az oklevél továbbá felvilágosítást ad a Jászkunság és Szolnok vármegye harcainak funkció szerinti összetételéről, valamint először ad biztos hírt arról, hogy Szerbia 1439-40. évi török hódoltság alá kerülése után Külső-Szolnok vármegye központi területein is megjelentek a menekült rácok s Brankovics György birtoka lesz a terület.² Brankovicsot 1450-ben megfosztják birtokaitól, ezek egy része Hunyadi János kezére kerül. Szolnokot azonban a király Pálóczi Mihálynak adományozta.

1461-ben Mátyás király parancsa a szolnoki sókamara vezetőjéhez: „[...] miszerint azonnal és haszonlesés nélkül[...] a mondott szolnoki királyi kamaránkból a mondott egy tömény só a szóban forgó Imrének [...] minden [...] késlekedés nélkül a mi számlánkra [...] kiadni tartozol [...]”³

A középkori Magyarországon a királyi jövedelmek egyik legfontosabb bevételi forrását a só alkotta. Az erdélyi só nyugati irányú szállítására több útvonal is kialakult a XI. századtól (egyesek szerint Szolnok vármegye is ennek biztosítására szerveződött meg). Szolnokon régi sókamarai szervezet működött, mely a török hódítás miatt szűnt meg, s csak a XVIII. században alakult újjá.

1495-ben keletkezik Külső-Szolnok vármegye alispánjának bizonyáglevele Istvánházi László szolgabíró nyomozásának eredményéről, amely eredetiben fennmaradt. Alapvető helytörténeti értéke abban áll, hogy –jelenlegi ismereteink szerint – a legkorábbi olyan forrás, amely bizonyítékot szolgáltat Szolnok mezőváros megyeszékhely funkciójáról.⁴ Egy 1507-es oklevél, a budai káptalan jelentése Szapolyai János királynak Werbőczy István és Imre nevű fia Szolnokba és más birtokokba történt beiktatásáról bizonyítja, hogy ez idő tájt ki volt a terület birtokosa. Az oklevél eredeti, hiteles, függőpecsétes.⁵

Pálóczi Mihályról bátyjára, Antalra száll Szolnok, aki 1526-ban Mohácsnál életét veszti. Így a várost egy évvel később Zápolya hívének, Krón Gotthárd budai várnagynak adományozta. 1538-ban már Werbőczy István birtokolja Szolnokot, majd újra királyi fennhatóság alá kerül. A Dózsa-féle parasztháború feltehetőleg a külső-szolnoki és hevesi jobbágynépesítést is megmozgatta. A jászok és kunok részvétele a megmozdulásban egyértelműen nem bizonyított.

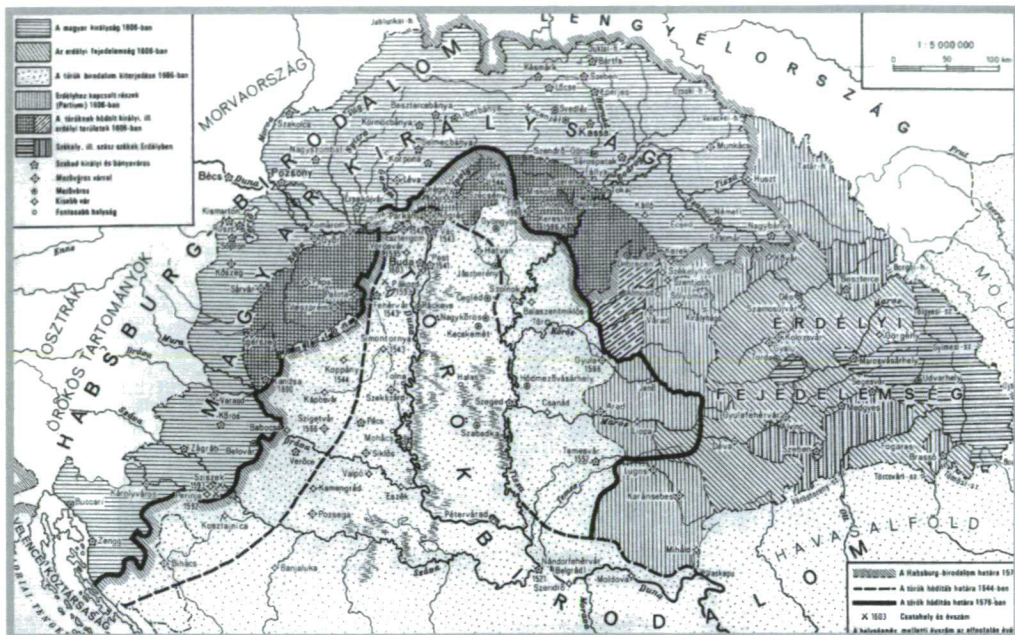
A mohácsi csatát követő trónharcok során török segítséggel Szapolyai János jó egy évtizedre biztosította uralmát az ország központi területein. Híveinek számos birtokot adományozott, nemritkán a Habsburg-pártiak elkobzott javaiból. Werbőczy István utóbb a kihalt Pálóczi család több jóságát is megszerezte, így Szolnokot is.

TÖRÖK EMLÉKEK

1549-ből való Heves vármegye kémeinek jelentése arról, hogy a törökök Szolnok közelében várat akarnak építeni. A török Szegednél nagy mennyiségű faanyagot halmozott fel, amit a szolnoki vár építéséhez szándékozott felhasználni. /Dobó István kémei jelentik Nádasdy Tamás főkapitánynak./ Dobó javaslatára Salm Miklós és Báthori András vezetésével királyi csapatok szállták meg Szolnok környékét és megkezdték a földvár építését.⁶

Az építésen jelenlévő Salm Miklós így írt a munkákról: „[...] az erődítéseknel azonban nagy nehézséget okoz, hogy nincsenek nyomok, vagy jelck, amelyek mutathatnák, hogy ott azelőtt valamilyen erősség állott volna [...]”. Ennek ellent mond a munkálatoknál szintén jelenlevő Bernardo de Aldana visszaemlékezése, mely szerint „[...] kibővítették és megerősítették a régi földsáncot, melyet a két egymásba torkolló folyó fog közre, azonképpen neki-fogtak egy felette szilárd, jó formájú, háromszög alakú erőd felhúzásának[...]”. Nyilvánvaló, hogy a fent említett források szerzőit nem történeti szempontok érdekelték, hanem az erőd építése, és Salm csak látogatta az építkezést, Aldana viszont végig jelen volt, sőt a tervezésben is részt vett. A vár így egy gerendával megerősített palánkvár, szabálytalan trapéz alakú, négy sarkán egy-egy ólász bástyával. Védhetőségét azzal növelték, hogy a Tiszát és a Zagyvát egy új csatornával kötötték össze, így a vár szigetre került. A vizesárok, a Tisza és a mocsarak szinte megközelíthetlenné tették a szolnoki erősséget. A kapukat faragott kővekből építették, a palánkokba 3600 darab 16 méter hosszú tölgyfa oszlopot építettek be. A város felől a várba csak felvonóhídon át lehetett bejutni. A vár építése után egy évvel a várost is körülvetették palánkkal, melyet öt bástya védett. A környékbeli falvak és mezővárosok lakossága, kb. 6000 ember végezte a munkákat. Az élelmezésről a váci püspökség és az egri vár jobbágjai gondoskodtak.

A várat kiépítése után a legjobb katonákra bízta a király, először Horvátovics Bertalan főkapitányra. A török 1552-es hadjáratán már Nyáry Lőrinc a várkapitány, alkapitányai Móre



2. ábra A TÉRKÉPEN JÓL LÁTHATÓ SZOLNOK FONTOS STRATÉGIAI HELYZETE

Gáspár és Pekry Gábor. A király a vár megerősítésére 24 ágyút, 3000 puskát, 800 mázsa puskaport és naszádot küldött. 1552. augusztus 24-én a török csapatok Ali budai pasa vezetésével megszállták Szolnok környékét. A vár védői segítséget kértek a királytól, de nem érkeztek meg a királyi seregek. A vár védőserege pár száz magyar lovasból, naszádosból, német, cseh és spanyol zsoldosokból állt. Az egyesített török sereg létszáma kb. 40 ezer, velük szemben a vár védői alig 1400-an lehettek. A várvédők közül az idegen zsoldosok – látván a hatalmas török tábor – a Tiszán át szöködni kezdtek. Először a németek, csehek, majd a spanyolok, és a magyar lovasság is elhagyta a várat éjszakánként. Szeptember 4-ére csak egy 50 főnyi hajdúcsapat, élükön Nyáry Lőrincsel, szállt szembe a kapun bezúduló török túlerővel. A szolnoki vár rövid küzdelem után török kézre került. A török általában, ha bevett egy várat, akkor csak a legszükebb építési, javítási munkákat végezte el, majd csak akkor, amikor a hódítás szilárdnak bizonyult, építette újjá, vagy erősítette meg. Szolnokból, a hevenyészett palánkvárból egy többszörös védművel ellátott, a kor követelményeinek megfelelő erődot építettek.

A szolnoki vár bevétele után fontos közigazgatási központ lett, a szolnoki szandzsák székhelye, amit kiváló stratégiai elhelyezkedésének köszönhetett. A kelet–nyugati útvonal és az észak–déli vízi út találkozásánál állt, valamint középen az Erdélyi Fejedelemség és a Magyar Királyság közti, ideális felvonulási terület hadjáratokhoz. A vár környékének elfoglalása után az 1560-as évek végére a szolnoki vár kiegészítő védműveiként Törökszentmiklóson és Jászberényben is kisebb palánkvárakat emeltek. A Tiszán először állandó hidat a törökök építettek 1562-ben. A városban is megjelennek a jellegzetes török épületek: a dzsámi, türbék, fürdők, lakóházak épültek.

A keresztény templomokat mecsetté alakítják, építenek kőből két kaput (Egri-kapu,

Belgrádi-kapu). Volt még egy, harmadik is, a várból a Tiszához vezető vízi-kapu. Bektas pasa a Belgrádi-kapura órát tetetett, ő építette a dzsámit és a fürdőt is. A hősök temetője a váron kívül, a Tisza jobb partján, a Zagyva mentén helyezkedett el.

Szolnok szultáni khász város és a kádi székhelye lett, így bizonyos védettséget élvezett. A védett átkelőhely forgalmát növelték a hajósok, akik a Dunáról is feljártak, a tutajosok, akik fát, zsindelyt és sőt hoztak a Kárpátokból és a Felső-Tisza vidékéről. A tiszai kereskedelem, valamint az állandó híd nagy forgalma jó bevételi forrás volt a város számára, amit a török adóösszeírások és a ránk maradt vámnaplók megerősítenek.

Újranépesedés és újjáépítés s a Rákóczi-szabadságharc

Százharminchárom éves török uralomnak szakadt vége 1685-ben, amikor Mercy altábornagy serege visszafoglalta a szolnoki várat. A török felgyújtotta a várat és a hidat, és Szeged felé elmenekült. A háborús pusztítás nem ér véget a vár bevételével. 1697-ben a Tokaji-féle felkelés idején újra hadszínterré válik, a kurucok feldúlják, de csak rövid ideig birtokolják. 1702-től a város a pozsonyi Magyar Kamara óbudai uradalmi tiszttartósága alá tartozott. Ezekben az évtizedekben Szolnok még jelentős erősség.

Az újonnan letelepedett lakossággal ferences szerzetesek is jöttek, akik megkezdték a várból levő romos templom helyreállítását. A török mecsetté átalakított középkori templom a város legértékesebb műemléke, de az újjáépítéskor ólomborítású kupolája elpusztult.

1703 nyarán Rákóczi serege már birtokolja a Tiszántúl nagy részét. Watters szolnoki várparancsnok sürgeti is a szolnoki vár megerősítését. Az ekkori vár leírása: „[...]a vár kicsi és meg van erősítve három, földből készült, szabálytalan alakú bástyával, és a Tisza felé két oldalazó művel van ellátva, amelyen még többé-kevésbé állnak a régi palliszádák: van két kapuja; és egy szállás három ferences atya és egy laikus részére, mellette a templom. Van még egy lakóépület a parancsnokhelyettes és a kapitány részére, akik a budai főparancsnokságtól függenek, ahonnan erősítésül egy hadnagy vezetésével száz embert vezényeltek ide; a kaszárnya meglehetősen romos állapotú, van még egy katonai gyakorlótér is, ahol 3-5 század elhelyezhető [...]a Zagyva töltése romos állapotú, a vár árkait csinálják. A sószállítás ritka [...] A település nincs olyan állapotban, hogy erős vár ne lehetne [...]”.

Szeptember végén a kurucok elfoglalják a várat, Rákóczi generalátus székhelyévé teszi. Nagyszabású erődítési munkák indultak, amelynek állapotát Károlyi Sándor 1705. október 4-én



3. ábra A SZOLNOKI VÁR A TÖRÖK KORSZAKBAN

Szolnokról Rákóczinak küldött leveléből adta közre Thaly Kálmán: „Ha Ngod méltóságának, Kegyelmes Uram, unalmára nem leszen: ezen Szolnok várának constitutiójáról csekély ítéletemet elmondom. A nro 1. Ad nrum 2. Holott kapuhely hagyatott, fundamentaliter kész és perfectióban vagyon [...] A nro 5. Usque ad 6-tum, az holott most az kapu vagyon, noha földhányások vannak; de regularitás semmi sém lévén az praemittált oldalához való, csak most tataroztattam; semmirekellő... Ez belső erősségnek, Kegyelmes Uram, az mely darab híjja vagyon, az ingenier opiniója szerint az idén el nem készül... Belül az várban se prófontház, se kemence nem volt; mindeniket helyben állítottam. Csak ezen belső helynek extrema defensiójára megkívántatik 2000 ember [...] élelmeztetése [...] rekvisitumi [...] De, azt bánom, Kegyelmes Uram, hogy Ngodnak papiroson mindent eleiben visznek: in reum natura semmi sincsen; másnak megyen az feje főzti belőle! [...] Ha pedig meg kell épülni, Ngod vele ne késsék; assicurálok: oly erősség lehet, hogy cum provisione nagyot használhat. Sőt megmervén az Tiszát, bástyái alatt malmai is lehetnek. Munka nélkül semmi sem lehet, de avval Isten segítségéből minden! [...]” (7.) Károlyi leveléből a szolnoki vár építésén dolgozó mérnök neve nem derül ki. Rákóczi 1706. Április 9-i leveléből megtudjuk a hadmérnök nevét: „[...] Berzonville nevű incsenérünk [...]”⁶

A Szolnokon folyó építőmunkát szinte napok múlva abbahagyásra kényszeríti Rabutin császári tábornok, Erdély parancsnokának közlekedése. Útvonala 1706 augusztusától Szeged, Szolnok, Eger, Szikszó, Kassa, Tokaj, Debrecen, Szolnok, 1707-ben Pest. Rabutin első itt-életekor a várat megerősíti, második távozása után felrobbantja.⁸

1706 végétől pusztán marad Szolnok, a Rákóczi-szabadságharc eseményei távol zajlanak. 1710. május 5-én Jászberényből írja Rákóczi Bercsényi Miklósnak, hogy „[...] újonnan való reparációját szükségesnek ítélem, de kisebbé kell csinálni, mintsem volt, id est 200 hajdúra[...]”⁹ A következő levelét már a szolnoki vár megtekintése után küldi Rákóczi, ismét Bercsényinek: „[...] tovább is így látom: kisebbíteni is meg lehet, az mint én értek hozzá, úgy ítélem, hogy 500 ember két hónap alatt megépítheti, azonkívül, az mit rontani kell. Mert az mint Kegyelmed is által fogja látni Ebeczki relatiojából is [...] Szolnok nélkül mind Egertől, mind Ujvártul elrekedünk [...] azért Lemér (Lemair fr. hadmérnöktiszt) gyűjjön [...]”¹⁰

Rákóczi rendelkezésére nyomban megindul Szolnokon a vár megerősítése. 1710. júniusi levelében (Esterhás Antalnak) írja: „[...] s még Szolnok is teljességesen meg sem épült, melyben legnagyobb és szorgalmasabb munkája az ingsenérnek az palezáták beállítása[...]”

A palezáták – paliszádák – állandó emlegetése arra utal, hogy a Tiszán érkezett tutajok fenyőszálaival erősítették meg a vár falait és külső bástyáit, hogy a palánkvár külső oldalai elég meredekké lehessenek. A szolnoki vár megerősítése és építése 1710 tavaszán és nyarán Rákóczi azon tervének része volt, hogy a császári seregek ellen hadseregével védelemre rendezkedik be a várakban és a megerősített városokban. Védelmi vonalnak a Tiszát jelöli meg. Minden lőszer- és élelmiszerkészletet az észak-keleti országrész váraiba szállíttat.

1710. október 15-én megkezdődik Szolnok ostroma. „Szolnok vára úgyszólván ölébe hull, pedig elszánt parancsnok Csajághy János brigadéros és erős őrség védte. De Cusani császári alezredes felszólítására a huszárvár háromezer lovas őrsége fellázadt a parancsnok ellen.” Így került a vár 1710. október 17-én a császáriak kezére.

A Rákóczi-szabadságharc időszakából közreadott 1705-ös és 1706-os váralaprajzok azt mutatják, hogy a szolnoki vár bástyái nem rondellák, hanem szögletbástyás kiképzésűek. De ez érthető is, hiszen a Rákóczi hadseregében foglalkoztatott francia hadmérnökök irányították a várépítési munkálatokat, és valószínű, hogy a terveket is ők készítették. Márpedig az idő

tájt az olasz és francia várépítési szakkönyvek a szöglet- és fülesbástyás várszerkezeteket, falak elé kiugró védművekkel és csillagsáncokkal tartották korszerűnek a XVI. század közepétől a XVIII. század végéig. A szolnoki vár is ebbe a csoportba sorolható.

A szatmári békét követően ismét készült katonai felmérés a szolnoki várról, amelyet a Kriegsarchiv gyűjteményében őriznek. Címe magyarul: „Amilyen Szolnok 1712. január 1-én”. A felmérés előzményei: 1711. május 2-án a Haditanács utasításokat küld Bécsből Szolnok rendbchozatalával kapcsolatban: „[...] sok helyen a Tisza folyó miatt nagyon tönkremegy [...]”. Július 24-én pedig „Elconora Magdalena Theresia anyakirálynő utasítja a pozsonyi kamarát, hogy a szolnoki várban lévő, romos állapotú kaszárnnyak helyreállításához szükséges anyagi fedezetről a szolnoki harmincados útján gondoskodjanak.”

S hogy nemcsak helyreállítási munkák folytak a szolnoki várban, azt kiolvashatjuk a Haditanács rendelkezéseiből, amely szerint 1712. február 28-án „a bécsi udvari kamara [...] sürgeti a pozsonyi kamaránál a kassai, a szolnoki és lipótvári katonai építkezéseket (fegyvertárak, lőpormalom, lőportornyok stb)”.

A várban folyó katonai építkezések levéltári adatain kívül Szolnok város polgári életére vonatkozó adatok is bőven találhatók. A „Conscriptio oppidi Zolnok” című összeírást 1714. július 22-én Matyasovszky Ferenc szolnoki harmincados készítette latin nyelven. Botár Imre idézett tanulmányában használta ezt a forrást: „A vár és a külsőváros között van egy belső város, sánccal körülvéve. Itt székel egy kapitány császári zsoldon lévő magyar lovasaival és gyalogjaival. Itt van a harmincadház, ... nyerstéglából... A sóraktár is itt van, mellette egy nagyobb ház, újonnan építve, téglából, zsindellyel fedve, istállókkal. Egy magtár is van Ófelsége költségén emelve, égetett téglából, zsindellyel fedve. Ez a városrész áll három utcából. A külső város négy utcából áll; e mellett a Tisza partján a ferencseknek van egy faháza..., van egy hosszú, istállószerű, hitvány templomuk, sövényfalból..., padozat nélkül, náddal fedett tetővel. Magában a várban van egy elhagyott templom kövekből és négyszögletes téglákból: egykor a török által építve”.

Szolnokra 1710 után ugyanaz a lakosság tér vissza, amely a török hódoltság után nekifogott a termelőmunkához. Botár Imre talált rá a kancelláriai levéltárban III. Károly „Exemptio-nalis a publicis oneribus pro regio oppido Szolnok praeteritis motibus totaliter ruinato”¹¹ címen 1712. december 15-én kiadott oltalomlevelére, amelyben három évre felmentik a szolnokiakat a közterhek viselésétől, hogy annál gyorsabban és könnyebben tudják saját házaikat felújítani, a lakosságot növelni, a jövőben a közös terheket annál könnyebben tudják viselni. Az oltalomlevél hivatkozik a szolnokiak kérelmére, amelyben elmondják, hogy „az utolsó évek belső zavaraiiban a városukat megtámadták és elhamvasztották, majdnem a földdel egyenlővé tették. Igen sokan a lakosok közül fegyver által elpusztultak, a többiek pedig innen elszéledtek, végül azok, akik az ellenség fegyvercitol megmenekültek, visszatérnek, lakóhelyüket és házaikat restaurálni kezdték.”¹¹

Újból folyamatossá válik Szolnokra a sószállítás is.

A híd

A Tisza-hidat akkor báró Dilher Ferenc ezredes, szolnoki parancsnok építette, aki elismert szakértő volt a hídépítésben. S nem csak a Tiszán kellett a hidat elkészíteni, hanem a Szandáig vezető töltés mocsári hídjait is. A hidak, utak építésének munkája legnagyobb részt

a szolnoki lakosságra hárult, hiába volt oltalomlevelük. Botár Imre kutatásaiból tudjuk, hogy Zenneg Kristóf „[...] látván, hogy minden vagyonukból ki vannak fosztva hűségüket pedig megőrizték nehogy a város pusztá maradjon, viszont a kincstár is valamelyes jövedelmet kapjon. A szerződés szerint Szolnokhoz két kincstári pusztá is tartozott: Ács és Szentiván.”¹²

Szolnokon ez időben az alábbi kamarai hivatalok működtek: a harmincad hivatal, amelyhez a szolnoki hídvám jövedelme is tartozott; a sókereskedelem ellátását szolgáló hivatal és a kamarai tisztartóság (provisoratus). Ezekből legtovább maradt fenn a legnagyobb jövedelmet jelentő sóhivatal. Szolnok maga az országban lévő 13 sóhivatal összjövedelmének 1/8-át szolgáltatta. Éppen ennek a jelentős sókereskedelemnek köszönhető, hogy a Máramarosból a Tiszán a szolnoki sólerakathoz érkező só értékesítéséhez szükséges Tisza-híd és ártéri hidak építéséből számos terv készült. Botár Imre tanulmánya szerint háromszor kellett újjáépíteni a kincstárnak a hidat (1689–1692, 1715–16, 1740–42).

Szolnoknál azonban ennél többször került sor hídépitésre, csaknem minden évtizedben. Ez hiteles mérnöki rajzokkal is igazolható. Prati kamarai építésmérnök térképén látszik, hogy a Szolnok–Szanda közti út kijelölése és az új Tiszahíd helyének rögzítése volt a cél. Ezért a várat szinte csak térképjeszerűen vázolja. A középkori város helyét, a külső várat fal veszi körül. Magában a városban utcák látszanak. A katonaváros és a vár között fahidat jelez, amelyen át a várból kelet felé kijutva a Tisza jobb partján is utat jelöl Szanda felé.

Az 1723-as tervrajzokból nem állapítható meg, hogy akkor megépültek-e a sóházak, mivel ezeket a rajzokat a rá vonatkozó iratok nélkül leltározták a Hofkammerarchiv térkép-és rajztárába. De Fortunato di Prati térképén sóházat jelez, és ez valószínűsíti. Mivel Szolnok a legnagyobb sókereskedelmet lebonyolító sóhivatalok közé tartozott akkor, szükség is volt rá és a jövedelemből telt is. A kincstári épületek emelték a városképet is, hiszen az 1728-as országos összeírás Szolnokon 33 házról, 32 kunyhóról és 14 veremlakásról ad számot.¹³

Ehhez hozzá kell még számítani a kamarai lakó-, hivatali és raktárépületeket, valamint a katonaság által használt, de az összeírásból ugyancsak kihagyott lakó és laktanya épületeket is. Bél Mátyás Magyarország tíz megyéjét leíró, ötkötetes munkája folytatásaként végigjárta a Jászkunságot és a Külső-Szolnok megyei részeket. A helyszíni gyűjtésekkel készített földrajzi, történeti, népeleti feldolgozása Szolnok megyéről korai halála miatt ugyan nem került kiadásra, de latin nyelvű kéziratából megjelent a Szolnokra vonatkozó rész.

„Szolnok *mezőváros*. Nagy település ez, szalmával fedett alacsony házak tömege, mely több városrészre különül. A nyugati városrészben van a Ferencrendiek kolostora. Templomukat 1730-ban egy szélvihar leszakította a monostor falától. Dél felől a Tisza partján látszik a királyi kincstár épülete, a sólerakó hely. A lakosság magyar, de keveredett németekkel és tótokkal. Utóbbiak még ruházkodás tekintetében sem igen különböznek a magyaroktól. E jövevények a többiekkel együtt a török kiűzése után kerültek ide, a katolikuson kívül más vallást nem tűrnek meg. A Tisza és a Zagyva környékén gazdag, termékeny a föld.

A szolnoki vár és a híd. A hasonló nevű város délkeleti részén fekszik. Nem tudni, ki s mikor építette. Alaprajza négyszögű. Palánk övezi, négy sarkán ugyanannyi bástya védi, de az építőanyagot egész magasságában oly szabályosan és szilárdan rakták egybe, hogy falazott erődítmény benyomását kelti, ezenkívül sánccal is megerősítették. Belül van a templom és az őrség szálláshelyei, kívül az árkok, melyek két oldalon mély szakadékként veszik körül a várat. Déli oldalát a Tisza medre és folyása védi, nyugatról a Zagyva ömlik a Tiszába, így a várárok szerepét tölti be s az egybefolyó vizekkel – szükség esetén – clárasztható a vár egész környéke. A város északnyugatra terül el a vártól, csak a Zagyva vize választja el; ugyanott egy nevezetes

híd is átíveli a Tiszát. Az egész folyamszakaszon csak ez az egy híd látható. Úgy mondják, régebben tutajokból összerakott hajóhídja volt itt a Tiszának. Fenntartási költségei a királyi kincstárat terhelték, mivel a vár és a város a kincstáré.”

Szerencse, hogy éppen abban az évben készített Fortunato di Prati kamarai mérnök a szolnoki Tisza-híd középso részének magasztásáról egy tervet. Felirata német nyelvű: „A szolnoki Tisza-híd egy részének metszete, ahogyan jelenleg áll.” A rajzból az is kiolvasható, hogy a hídon kétpályás forgalom lehetett. Ennek a magasztási rajznak felirata magyarul: „Az új terv metszete, amely a szolnoki Tisza-híd legnagyobb (hajózó) nyílására magasztást tesz lehetővé, ezáltal a legnagyobb sószállító hajók is minden időben akadálytalanul át tudnak jutni Belgrád felé.” 1730-ban Prati meg is kezdte a magasztási munkákat, hogy megelőzze a téli jégzajlással járó zavarokat.

1732 márciusában a jeges ártól megrongálódott. Ugyanebben az évben Prati újból készítet egy térképet a szolnoki átkelőhely környékéről. Nagyon finom alaprajzát adja a várnak. A négy sarokban jól kivehető a bástyákra felvezető földút, valamint a déli fal közepén kiugró bástyára is. Precízen megrajzolja a város felé vezető fahidat is.

Szolnokról a Tiszántúlra – a Nagykunságon át – vezető utak használhatósága az időjárástól és az árvizektől függően tehát a következő volt:

A régi út a hídtól kiindulva a Tisza bal partján ment Szandáig (árvíz esetén alig használható).

A Tisza-hídtól Szandáig az újonnan tervezett egyenes töltés (töltéshidakkal), amely kis és nagy árvizeknél is használható.

Szandától száraz időben a Dersigáton, Kengyelszögön, Törökszentmiklóson keresztül vezet a legrövidebb út a Büdösgátig, illetve a Kakaton át.

A legnagyobb árvíz esetén pedig Szandától délre vezet az út Varsányon át a martfői kanyarig, onnan északkeletnek fordulva egyenest Törökszentmiklósnak.

Mivel Bél Mátyás idézett írásában és Fortunato di Prati térképén 1730-ban megrajzolják a ferencrendiek kolostorának és templomának helyét, amely a várostól nyugatra épült, idézzünk egy-két építési iratot erről a nagyszabású építkezésről, amely ma is Szolnok legértékesebb műemlékegyüttese.

„Alább meg írt Szolnoki T. Pater Franciscanus Attyám Uraimék Residentiájának Syndicus Confraterre alkudtam meg Egerben lakos Carlone János kőműves Mesterrel az Delineatio szejnt építendő egy traktusért, amely Tractusban végig pincze, felől kamra és konyha is foglenni, mint az Delineatio mutattya...”¹⁴

Egy 1734-es szerződés néhány adata, amelyben a templom építéséhez szükséges kövek vágatásában állapodnak meg: „minden ölert egy Rhénes forintokban és egy Icze borban [...]”¹⁵ Fortunato di Prati 1735-ben is foglalkozott a szolnoki Tisza-híd javításával és a szandai töltés reparálásával, amelyek karbantartásáról – a kamarai sószállítások miatt – neki kellett gondoskodnia.

Az 1739-es tűzvész

Nemcsak építőmunka folyt Szolnokon, hanem az évente szinte rendszeresen jelentkező árvizek mellett más természeti csapások érték a várost. A fából készült, zsindeellyel, náddal fedett, sűrűn beépített városra mindig veszedelmet jelentett a tűz, különösen, ha szélviharral

párosult. „1739. március 12-én éjjel – írja Botár Imre – Bozsó Imre kertjében támadt tűz az egész várost elhamvasztotta, még a sópajtákat s a sótiszték lakását is.” Az orkánszerű szél az égő zsarátnokot a Tisza-hídra is rávitte, és azt felgyújtotta, sőt még a Tiszán lévő tutajok egy része is égett. A rendház és a templom épen maradt. Ez arra utal, hogy a várostól nyugatra úgy helyezkedett el, hogy nagyobb szabadterület választotta el a lakóépületektől, s ez a beépítetlen terület megakadályozta a tűz tovaterjedését.

Az 1739. március 12-i pusztító tűzvész a város történetének sok értékes dokumentumát is megsemmisítette, mert a hivatalok iratain kívül elpusztult a város iratanyaga is. A kárt még növelte az, hogy 1742. szeptember 19-én újabb 175 ház égett le.

Az 1739-es tűzvésznek – a Tisza-hídat ért – pusztításait felmérhetjük a Hofkammer-archivban talált hídépítési tervrajz alapján. Készítője Hrubí János kőműves pallér- és ácsmester Pratinak is munkatársa volt, aki Prati halála után a szolnoki Tisza-híd és környékbeli Büdösmeg Kakat-ér hídjait tartotta karban, továbbá az 1739-ben leégett Prati-féle Tiszahídnak helyére saját terve alapján új fahídat épített [...]”

Szolnok szülötte: Verseghy Ferenc

Ilyennek látta a Tisza-part panorámáját Szolnok szülötte, Verseghy Ferenc, aki gyermekkori élményeire így emlékezik:

„Hirdessék egyebek más városit ősi Hazánknak...
 Én külszolgolnak sikeres térségeit áldom,
 Hol remegő szemeimbe az első
 Napragyogás ötlött. Itt hempelyeg enyves iszapjárn
 A Tiszavíz; itt omlik ölébe
 Zagyvánk. Egybevegyült vizeinn a szőke folyónak
 A szép híd: a Szandai dombig
 Két sor fűzfá között izmos töltések; utánnok
 Szőlők a Varsányi határig.
 Legmagosabb parttyán a víznek látszik az egyház,
 A sőtár s a hajdani földvár...”¹⁶

Verseghy Ferenc a *Külső Szolnok* című költeményében poétanyelvén azt fogalmazta meg, amit tanulmányunkban régi térképek, metszettek, épületalaprajzok segítségével mi is akarunk, plasztikusan elénk tárni, milyen volt Szolnok a 18. században. Milyen szerepe volt a Tisza-hídnak, a töltésútnak Szandáig, vagyis a tiszai átkelőhelynek, és milyen épületeknek tükörképe villant fel a Tisza néha csendes vizén?

Megengedhető talán, hogy munkánk során Verseghy Ferencről többször szoltunk, hogy mondandónkat kiegészítsük egy olyan várostörténeti és műemléki adattal, amely az 1777-es Canonica Visitatio tanulmányozása során bukkant fel. Egy olyan – ma már nem létező – műemlék építéséről van szó, amely Verseghy családjához kötődik. A kápolnák felsorolásánál ezt olvashatjuk: „Alterum in Oppido prope Domum Civitatem exiguum, quod vix Sacerdotem et Ministros capit, in hon. S. Rochi circa an. 1749. Á Joanne Versegi...”

Magyarul: a kápolnák közül „a második a városban, a városháza közelében, olyan kicsiny, hogy alig tudja befogadni a papot és a ministránsokat, 1749 körül Versegi János –

egykori varsányi intéző, azután szolnoki lakos – emelte Szt. Rókus tiszteletére... Műemléki szempontból még egy érdekes adat található ugyanebben a Canonica Visitatióban: a Partos kápolna építése pontos idejére. Ma ugyanis 1799-et tartják a keletkezés évének, de valójában 82 évvel korábban épült, ha akkor egyszerűbb formában is. Ez a dátum azt is jelenti, hogy jelenleg, a vasútállomástól nyugatra lévő, Partos kápolna Szolnok legrégibb műemléke, ha 1799-ben át is építették.

A bizonyíték magyar szövege rövidítve: A városon kívül fekvő halmon a Szűz Mária látogatásának tiszteletére (népi nevén Sarlós Boldogasszony) szentelt kápolnát egy Kilian nevű kegyes német emelte, 1717. október 12-én kelt püspöki engedéllyel. A szolnoki várat részletesen bemutató térképek közül kiemelkedik az 1753-ban készült, amely a Kriegssarchivban található. A térkép katonai célokra készült, mert döntően katonai épületeket és építkezéseket részletez, de mégis tartalmaz egy építészettörténetileg és műemléki szempontból fontos adatot a középkori templomról és a hozzátoldott török mecsetről.

Szolnok a XVIII. század végén

Xavier de Feller belga származású utazó írta 1767-ben: „Ez idő alatt nyolcszor jártam Szolnokon [...] Szolnok hírnevét várának köszönheti, amelyet I. Ferdinánd kezdett építeni, és amelynek hosszú időn át a törökök voltak az urai. A vár egy háromszögletű földdarab, amelynek a Tisza és egy másik folyó nehezíti meg a bevételét. A nagy várkapu alatt láthatók egy – a Tiszában talált – óriás állat csontjai. Ez az óriás lehetett 12-14 lábnyi (mammutcsont) [...] A szigorított ferencrendieknek szép templomuk van Szolnokon. Ez atyák templomán és a városon kívül Szolnokon nincs más nevezetesség, mint a sóraktár. A szolnoki vár helyőrsége ma 100 ember. A várban és egész környékén, éppen úgy, mint Szeged táján, ha kissé leás az ember a földbe, emberi csontok és rettenetes háborúk emlékei tűnnek elő. Magyarország az a táj, ahol Hollandiát és Lombardiát kivéve, a legtöbb háború volt. Mindenütt csaták emlékeire és sáncokra találunk rá [...]”¹⁸

1769-ben fogalmazta meg Bózsó Menyhért, a város főbírája a „Mi illeti terheit és fogatkozásait az Várasnak?” kérdésre a választ: „Első az: hogy a Népnek számához képest sem szántó földekre, sem kaszálóra nézve nem elegendő az határunk. Annak okáért kénytelenítettünk Altsi nevű egész pusztát, Szent Iványi pusztának negyed részét Fölséges Camarátul [...] árendálni...

Második az, hogy a meg írt pusztákban kénytelenítettünk minden némű hevrő szarvas marháinkat, lovainkat, sertés nyájainkat tartani.

Harmadik az, hogy Váras határában nevezet szerint Dögh hát kaszálón kívül semmi rétünk nem révén [...]

[...] Negyedik az, hogy határunknak szántó fölgyci két calcaturára (nyomásra) lévén föl osztva, az első oly törhető föld, hogy abban nevezetes fogyatkozást nem szenvedünk, az második pedig, aki a Zagya felé igyekszik, nagy darabon nemcsak hasznát nem vehető vak székekből áll, hanem laposabb is lévén [...] az vizektől el boríttatnak.

Ötödik az, hogy se szőlő hegygel, se erdővel nem birunk, mivel az egész határunkban nincsen [...]

A következőkben összegzik Szolnok kereskedelmi és foglalkoztatási viszonyait: „Köz javunkra szolgál, hogy Fölséges Camara említett contractusok (szerződések) mellett attyai

kegyességéből mindennemű uraságot illető Beneficiumokat (javadalom) úgy mint [...] a fél Tisza halászatot, Hídnak vámját, kilenczedet és csekély jövedelmű vásárjainknak az Városnak Árendában meg engedni méltóztatott. [...] Mi szabadosoknak tartjuk magunkat, minthogy mindenkor contractualiter (szerződés szerint) tractáltattunk (számoltattunk) és Árendában éltünk...”¹⁹

A leírás teljesebb néhány számadattal, amely főleg a birtokállomány megoszlásáról és az állattartásról szól. Ezeket az úriszéki tárgyalás részére készítették 1769. március 11-én Szolnok város vezetői.²⁰

Egy jobbágytelkek Szolnokon kb. 22 magyar holdat jelent: a jobbágytelkek száma 455, egésztelkes jobbágy 63, féltelkes jobbágy 88, negyedtelkes jobbágy 205, nyolcadtelkes jobbágy 99, házas zsellér kevés földdel 81, házatlan zsellér föld nélkül 133, Szolnokon van úrbéres háztartás 688, mesteremberek száma 85, adóztatott ház 534, igásökör jobbágyoknál 919, hámos ló jobbágyoknál 901, fejős tehén jobbágyoknál 704, heverő marha jobbágyoknál 703, ménesbeli ló jobbágyoknál 145, juh jobbágyoknál 3282, sertés jobbágyoknál 327, szőlőskertek száma 370, jobbágyföld kisholdakban 3038, ezekbe vetett vetőmag (mérőben) 7861, kenderföld 335.



Sokkal részletesebb azonban egy 1772-ből való sószállító térkép, Georgius Milecz munkája. A térképet keretező szöveg számadataiból megállapítható az egyes sóhivatalokban árusításra került só mennyisége. Ebből kitűnik, hogy forgalom szempontjából Szolnok a legelsők közé tartozik.

A szolnoki várban található régibb épületekről és magáról a városról nyerhetünk adatokat egy 1810 novemberében készült egyházlátogatási jegyzőkönyvből. Akkor felé állt a török mecsetből átalakított régi templom a Tisza partján: „A vártemplom a Tisza igen magas partján fekszik, dél fele néz. Régen épült, szilárd anyagból, tornya a hajó fölé emelkedő, magas gúla alakú és két harangocska [...] van benne. Három régi oltára van régi képekkel. A tabernaculum ugyanolyan régi [...]”.

„Van ezen kívül a városban több kápolna, az egyik a most épített toronnyal a város északi részén.” Ez a XVIII. század közepe előtt épült hozzá. A harmadik kápolnára vonatkozó adat azért érdekes, mert jelzi, hogy 1810-re a déli ipartestület önálló városrészként kezd kialakulni; a fűrészfeldolgozó üzemek, tégláégetők mellett lakóházak is épültek ott: „...a másik a város végén, a tőszegi határ felé, a Szent János városában toronnyal és két haranggal” Ez a kápolna 1733-ban épült barokk stílusban a mai Dohányfermentáló előtti téren, de amely az 1879. évi tiszai áradástól alámosva a Tisza medrébe omlott ott, ahol a folyónak a nagy beömlőse látható.

Jelenleg a vártemplom mögött álló, 1804-es évszámmal ellátott műemléki szobor eredeti helyét is megtudhatjuk a jegyzőkönyvből: „[...]A híd mellett, léckerítéssel ellátott helyen van Nepomuki szent János szobra, hasonlóképpen a városi tanács emelte és gondozza [...]”.

„Van ezenkívül a vásárok tartására szánt helyen, a városon kívül valami rom, ami kápolnát vagy profán tornyot ábrázol, és olyan régi, hogy a vezetőség biztosan nem tudta megmondani, mi az és mikor emelték, hogy mégis valami t örök maradvány, vagy tudniillik jele valami szabadság emléknak, azt a régi hagyományból gyanítják.”

Ez az építmény a víztorony és a szociális otthon környékén lehetett. Egy későbbi Canonica Visitatio kör alakúnak mondja, és „görögök kápolnajának” nevezi.

A vár végleges elbontását 1799-ben kezdik el az északkeleti bástya ledöntésével, majd 1811-ben a város felőleli kaput és annak védműveit is lebontják, ettől kezdve nem funkcionál katonai állomáshelyként. A kaputorony köveit és a török mecset maradványait az 1811-ben épült városházához és a zugyvai vízimalomhoz hordják. A várfalak salétromos, agyagos földjét pedig jórészt salétromfőzők használták fel.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BAKÁCS ISTVÁN: A sómonopólium Magyarországon. *Századok*, 1933.
- BÁNHIDI IMRE: *Rákóczi hadserege. 1703–1711.* Budapest, 1976.
- BENEDEK GYULA: *Külső-Szolnok megyei oklevelek a XV. sz.-ból.* Szolnok, 1990.
- BENEDEK GYULA: *Oklevelek és iratok Külső-Szolnok vármegye XVI. sz.-i történetéhez.* Szolnok, 1993.
- BENEDEK GYULA: *Oklevelek Jász-Nagykun-Szolnok megye történetéből. 1326–1524.* Szolnok, 1999.
- BOTÁR IMRE: *Szolnok települési, népesedési és gazdasági viszonyai a XVIII. sz.-ban.* Szolnok, 1941.
- GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve.* Budapest, 1977.
- ILLÉSY JÁNOS: Adatok a Szolnoki vár építéséhez és első ostromához. *Hadtörténeti Közlemények*, 1893. XXVII. sz.
- KAPOSVÁRI GYULA: *A szolnoki vár visszafoglalása a töröktől 1685-ben.* Szolnok, 1985.
- MADARAS LÁSZLÓ (szerk.): *Vendégségben őseink háza táján.* Állandó régészeti kiállítás a Szolnoki Damjanich János Múzeumban. Szolnok, 1996.
- MÁRKI SÁNDOR: *Dózsa György.* Budapest, 1913.
- R. VÁRKONYI ÁGNES: *A Királyi Magyarország.* Budapest, 1999.
- SELMECZI LÁSZLÓ (szerk.): *Szolnok megyei múzeumi évkönyv 1982-83.* Szolnok, 1983.
- SOÓS ELEMÉR: *Magyarországi várak történeti fejlődése.* Budapest, 1912.
- THURÓCZI JÁNOS: *A magyarok krónikája.* 1978, Magyar Helikon,
- VARGA J. JÁNOS: *Magyarország különösen híres erődtámaszainak ábrázolása - Magyar várak német szemmel 1664-ben.* Budapest, 1995.
- WENZEL GUSZTÁV: *Árpád-kori új okmánytár IX.* Budapest, 1871.
- ZÁDORNÉ ZSOLDOS MÁRIA (szerk.): *Millenniumi Emlékkönyv-Válogatás Jász-Nagykun-Szolnok Megye írásos emlékeiből.* Szolnok, 2000.

JEGYZETEK

- ¹ Wenzel: i. m.
- ² Benedek 1990. 260–261.
- ³ Benedek 1999.
- ⁴ Benedek 1990. 284.
- ⁵ Benedek 1993. 248–249.
- ⁶ Illésy: 1893. XXVII. sz. 638–639.
- ⁷ Hadtörténeti Közlemények, 1888. 669–670.
- ⁸ J. L. BUSY DE RABUTIN: Emlékiratok... In: *Rákóczi Tükör* I. kötet. Budapest, 1973.
- ⁹ *Archivum Rákócziánium*, I. oszt., III. kötet. Közli Thaly Kálmán. Budapest, 1874. 59.
- ¹⁰ BÁNHIDI IMRE: *Rákóczi hadserege 1703–1711.* Budapest, 1976.
- ¹¹ Botár 1941. 19.
- ¹² Uo.
- ¹³ SOÓS IMRE: A jobbágyszőlő helyzete a szolnoki Tiszatájon. 1711–1780. *Damjanich János Múzeum Közleményei*, I. sz. 1958.

¹⁴ Conventio Muralis Agriensis: „A, A. 8.”

¹⁵ Conventio Lapidarum (Kőfaragók szerződése), 1734. aug. 22.

¹⁶ Versegly Ferenc: Külső Szolnok c. költeménye.

¹⁷ Az 1973. évi feltárást, Kaposvári Gyula vezetésével, Csányi Marietta és Raczky Pál, a Damjanich Múzeum muzeológusai végezték. Az ásatás részletei és a feltáró munka szerepel abban az egyórás filmben, amelyet Gaál István filmrendező készített 1973–1975-ben, *Képek egy város életéből* címmel Szolnok város történetéről és jelenéről.

¹⁸ Madaras 1996.

¹⁹ Heves Megyei Levéltár: Polgári perek 901. Sz.: Szolnok város főbírája és tanácsa 1769. márc. 7-én a város úrbéri viszonyait ismerteti az úriszék előtt.

²⁰ Uo.

BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNYI HÍREK

Az országos történettudományi pályázat eredményei

A szegedi Belvedere Meridionale Alapítvány, a História szaklappal együttműködésben ez év őszén országos történettudományi pályázatot hirdetett. A Szegedi Tudományegyetem JGYTFK Történettudományi Tanszéke mellett működő alapítvány a pályázatokat elbíráló bizottság tagjainak, Dr. Szegfű László tanszékvezető főiskolai tanárt, Dr. Marjanucz László egyetemi docenst (BTK Új- és Legújabb Kori Magyar Történeti Tanszék), Dr. Zakar Péter főiskolai tanárt (JGYTFK Történettudományi Tanszék), és Kiss Gábor Ferencet, a lap főszerkesztőjét kérte fel.

„A pályázók szinte a teljes hazai történettudományi képzést reprezentálták. A felhívásra szerte az országból – sőt egy pályázó esetében külföldről is – érkeztek anyagok, melyek igen ígéretes kutatási terveket és megalapozott tematikákat tartalmaztak” – nyilatkozta az Educatio Pressnek Kiss Gábor Ferenc, főszerkesztő.

A pályázaton a következő eredmények születtek: I. díj *Furák Mariann* (Az Esztergomi Érsekség kormányzata 1848–1850), II. díj *Gyarmati Zsolt* (Egy kolozsvári napló mint társadalomtörténeti forrás), II. díj *Horváth Mátyás* (XX. századi, magyarországi vonatkozású naplók, visszaemlékezések közlése).

A Hálózat a Szabad Információért Alapítvány különdíját Magyar Nóra, a Szegedi Tudományegyetem Polgáraiért Alapítvány különdíját Farkas Katalin kapta.

„Az ösztöndíjasokkal folyik a szerződéskötés. A pályamunkák megjelennek a Belvedere Meridionale hasábjain. Nagy öröm ez nekünk, kurátoroknak, hogy non-profit szervezetünk ez évben majd kétszáz fő kutatói munkáját tudta ösztöndíjjal segíteni, ezért hálásak vagyunk támogatóinknak, akik lehetővé tették az ösztöndíjpályázatok meghirdetését” – mondta el lapunknak Jancsák Csaba.

Kurucok földjén

Ung vármegye rövid története



A történelmi Magyarország északkeleti vármegyéje Ung. Északon és nyugaton Zemplén vármegye és Galícia, keleten, délen Bereg valamint Szabolcs vármegye ölelték körbe. Területe 3230 négyzetkilométer volt, ami kialakulása után mindvégig – egy-két település el vagy hozzácsatolását leszámítva – közel azonos maradt. Nagyobb részét hegysek borítják, főként északon (Vihorát, Proprişni hegycsoport, Polyana hegycsoport, Polonia Runa, Keleti Beszkidék). Déli és nyugati területei alacsonyabban fekszenek, itt az alföldiesebb jelleg dominál. Éghajlatában a kettősség jól tükröződik (alföldi és hegyi klíma keveréke. A hegysek mellett természetes határait alkotta délen a Tisza, délnyugaton az Ung folyó, délen pedig a Latorca. Mivel a Tisza a vármegye határa, legnagyobb folyójának az Ungot tekinthetjük. Ásványi anyagokban szegény, állatállományára azonban igen gazdag (főként szarvasmarha-tenyésztés folyt), valamint a krónikák jó borát is megemlíti. Területének igen jelentős részét teszik ki az erdőségek Településhálózatát inkább a kisközségek alkotják, vármegyéink közül a gyéresebb népességűek közé tartozik. Központja Ungvár volt. Nevét az Ung folyó partján fekvő Ung váráról kapta.

Földrajzi fekvéséből adódóan a Kárpátok északkeleti részén beáramló népek kedvelt útvonala volt ez a terület, amelyet számos kő-, bronz- és népvándorlás kori lelet is



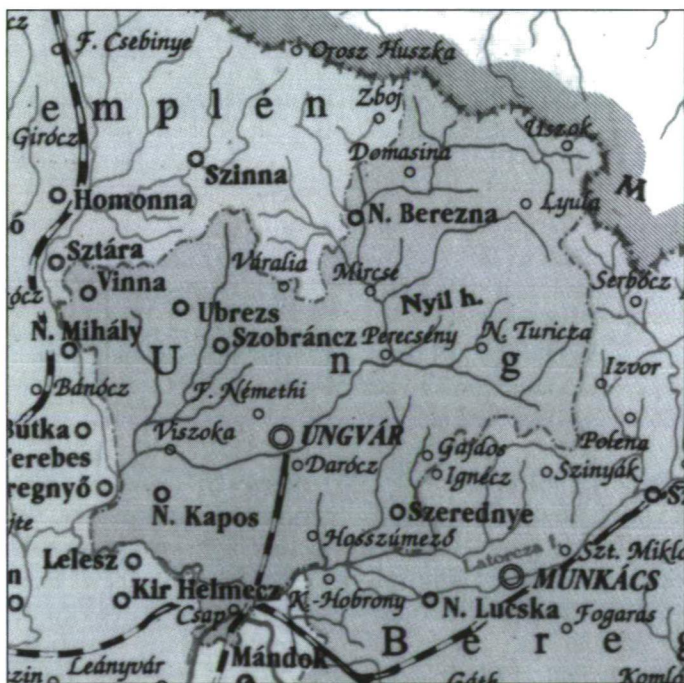
bizonyít. A magyar történetírás Ung várához köti Árpád fejedelemmé választását is. Ugyanis az ideérkező magyarok Álmos vezetésével itt négy napig tartó áldomást, diadalünnepet tartottak, amelynek végén a halálát érző agg vezér tanácsot tartott, és a nemzetségek vezetőit megeskette, hogy még az ő életében Árpád fiának hűséget esküdjenek. Így az ősi szokás szerint pajzsra emelvén választották fejedelmüknek. A vármegye kialakulásáról még vita folyik, egyrészt Szent István alapításának tartják, másrészt I. (Szent) László uralkodásának idejére, 1085 tájára kelteznek. 1313-tól nemesi vármegye, jelentősebb települései ebben az időben már feltehetőleg léteztek. Ezek közé tartozik az 1316 körül épített Jeszenő (Jaszinja, Jesenov) vára, az 1312 körül épült Nevicek (Nevickoje, Nyevicek) és a forrásokban először 1317 körül említett Ungvár, valamint az 1085-re keltezett Ung. A XIV. század elején Aba Amádé valamint fiai örökbirtoka volt a terület, Jeszenő pedig Petenyi Péter fennhatósága alá tartozott (lázdása után azonban ezt elveszítette). Károly Róbert a kiskirályok leverése után a Drugetheknek adta ezt a területet. 1322-ben Drugeth Jánost nádorrá nevezte ki, Homonna örökös urává tette, Ung és Zemplén vármegyék főispánjává emelte. A családból került ki a vármegye egyetlen nő főispánja, Eszterházy Mária grófnő, Drugeth György özvegye, mint a kiskorú gyermekek gámja.

Itt telepítette le a király Koriatovics Tódor elűzött novgorodi herceget és rutén népét, akik a hegyvidékes részekben telepedtek le. Ide vezethető vissza a későbbiekben a rutén lakosság viszonylag magas száma a megyén belül, hiszen egy 1910-es felmérés adatai szerint a magyar után a második legnagyobb nemzetiségnek számítottak (a lakosság 38,1 %-át alkották). A vármegye közigazgatási és szellemi központja továbbra is Ungvár maradt, amely már a XV. századtól város. Pénzverőházzal rendelkezett, és országos vásárokat is tartott. Az 1606-os bécsi béke értelmében a vármegye az erdélyi fejedelemség fennhatósága alá került. (Ennek okán fegyveres konfliktusok helyszínévé vált: I. Rákóczi György, Thököly.) A Drugethok kihalása után (a család utolsó tagja Drugeth Vendel, esztergomi kanonok volt) 1690-ben I. Lipót Bercsényi Miklós grófot nevezte ki főispán-

nak a vármegye élére. Az állami lét, a nemzeti ügy érdekében a vármegye vezetésével aktívan kivette részét a II. Rákóczi Ferenc által vezetett függetlenségi harcokból, majd több mint egy évszázad múlva szerepet játszott az 1848/49-es szabadságharcban is. 1776-ban Ungvár a Mária Terézia-féle tanterületek egyike volt, sőt még ugyanebben az évben a munkácsi független görög püspökséget is ide helyezték át.

1918-ig a Magyar Királyság része, majd a trianoni békeszerződés értelmében Csehszlovákiához csatolták. Kárpátalja 1939-es visszafoglalása után a megye nagyobb része ismét magyar kézre került továbbra is Ung vármegyeként, Ungvár székhellyel. A második világháború után, 1945-től a Szovjetunió része, majd a Szovjetunió, illetve a FÁK felbomlása után 1991-től Ukrajnához tartozik.

ÖLVECZKI IMRE



SIMON ENDRE TAMÁS

Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterén

(3/1. rész)



Levegő-felszín harcok

1. REPÜLŐGÉP-HORDOZÓK A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ ELŐTT

A Csendes-óceáni háborúról kialakult általános kép szerint a háborút repülőgépek és hordozóik vívták meg és két atomrobbanás zárta le. Az előbbieket olyan új fegyverek voltak, amelyek az I. világháborúban még csak megjelentek a tengeren, de nem volt szerepük a küzdelem kimenetelében. A repülőgépek jelentőségét már a háború előtt felismerték és történtek is kísérletek, hogy a hajókra telepítésüket megoldják. Kezdetben a hidroplánok használatát favorizálták a haditengerészetek, mert a meglévő hajók fedélzetének hossza a kerekesszárú repülőknél csak az indítást tette lehetővé, a landolást már nem. Így született meg a repülőgép-anyahajó. A fedélzetről (vagy daruval a tengerre helyezték és onnan) indították a gépeket, amelyek a feladatuk végzetével a hajó közelében szálltak le, ahonnan daruval emelték a fedélzetre.¹

A felszállópálya rövidségét 1918. októberében oldották meg a brit *Argus* anyahajón úgy, hogy a hajó felépítményzetét oldalra helyezték, így a repülőfedélzet végignyúlt a hajó teljes hosszán. Ez nyitotta meg az utat a kerekesszárú repülőgépek landolásához, így a repülőgép-hordozóhoz is. A fedélzetről gőz-

katapult segítette a repülőgépeket a felszállásban (amihez a hordozó széllel szemben fordult a kellő felhajtóerő biztosításához), leszálláskor pedig a fedélzeten kifeszített fékezőkötélbe kellett beakadnia a gép farkán lévő kampónak a lelassuláshoz.² Az I. világháború idején a tengerészeti repülőgépeknek elsősorban felderítőszerepet szántak. Figyelembe véve az akkori időszak technikai vívmányait, másra talán nem is voltak alkalmasak, mert lassú, nehezen manőverezhető gépek voltak. Harci körülmények között csak Zeppelinek ellen és parti léghajócsarnokok bombázására vetették be őket. A *Furious* csatacirkálót 1918. márciusig két ízben építették át úgy, hogy a hajó első részén volt a felszállófedélzet, mögötte a felépítményzet és a kémény, a hajó tatján pedig 86 és fél méter hosszán a leszállófedélzet. Maximum 26 darab szárazföldi repülőt hordozhatott. Egyetlen esetben vetették harcba sikeresen: 1918. július 19-én 7 gépe bombázta a tonderni léghajóbázist és két Zeppelint elpusztított.³

A repülőgépek hajók elleni használhatóságáról az I. világháborút követő években sok vita folyt. Az Egyesült Államokban W. Mitchell dandártábornok végzett egy kísérletet 1921-ben. Virginia partjainál (a Henryfoknál) a németektől hadizsákmányként kapott *Ostfriesland* csatahajót (HELGOLAND-osztály, 24 312t vízkiszorítású) támadta repü-

lőgépekkel. Július 21-én könnyűbombákat dobtak a célhajóra, de az nem süllyedt el, noha kénytelenek voltak ellenáraztani, hogy ne boruljon fel. Ekkor Mitchell engedélyt kért 2000 fontos bombák használatára. Másnap le is dobta 6-ot és egy közeli találat után (víziakna-hatás) 21 perc alatt az *Ostfriesland* hullámsírba merült.⁴ Ez kétségtől bizonyította, hogy a repülőgépek – megfelelő bombák birtokában – igenis képesek végezni egy erősen páncélozott hadihajóval. A kritikusok ezt önmagában elismerték, de szerintük harci körülmények között, nagy sebességgel manőverező, légvédelemmel rendelkező hajó esetén a siker valószínűsége elhanyagolható.

A haditengerészetek ekkor még nem törődtek a repülőgép-hordozók fenyegetésével. 1922. február 6-án, a washingtoni flottagygyezménybe is csak azért kerültek be a hordozók, mert a szerződő felek attól féltek, hogy a csatahajók, csatacirkálók limitációját meg lehet kerülni úgy, hogy a repülőgép-hordozóként épített hajókat háború esetén könnyen átalakíthatják csatahajóvá. A hordozók esetében a felső vízkiszorítási határ hajónként 27000 tonna volt. Az Egyesült Államok és Nagy-Britannia számára engedélyezték összesen 135000 t vízkiszorítású, Japán számára 81000 tonna, Franciaország és Olaszország részére 60-60000 tonna vízkiszorítású hordozó építését. A sok félbehagyásra kényszerített csatahajó és csatacirkáló közül az Egyesült Államok és Japán 2-2 darabot 33 000 tonnás vízkiszorítással, 203 mm-es lövegekkel átépíthetett repülőgép-hordozónak. Ezek (*Lexington*, *Saratoga* ill. *Akagi*, *Kaga*) fontos szerephez jutottak 1941/1942-ben, de a háború végét csak a *Saratoga* élte meg, amelyet 1946-ban a Bikini-szigeteken atomkísérletben használtak fel. Ezek az átalakított egységek nagy hajótestükkel és erős páncélzatukkal emlékeztettek az eredeti tervekre. A repülőfedélzetük gyenge volt, a felépítményeik célszerűtlenek, de sok olyan megoldással kísérleteztek rajtuk, amelyek

más, eredetileg is hordozónak szánt hajóknál nagy segítséget jelentettek (például: füst elvezetése, fedélzet csúszásmentessé tétele).⁵ Az USN 1922. március 20-án bocsátotta vízre a *Langley* hordozót, azután hozzákezdett a *Lexington* és a *Saratoga* átépítéséhez. Szeptember 27-én hajtották végre az első radarfigyelési tesztet. A *Langley*-ről (az első amerikai hordozóról) az első felszállást október 17-én hajtotta végre V. C. Griffin hadnagy, az első sikeres landolásra 26-án került sor G. Chevalier sorhajóhadnagy részéről.⁶

Az amerikai repülőgép-hordozó flottának Pearl Harbor előtt a két átépített egység és a YORKTOWN-osztály (*Yorktown*, *Enterprise*, *Hornet*) képezte a gerincét. Hasonlóan a japán hordozókhoz, ezek más hajóépítési koncepciót képviseltek, mint a britek. Az angol hordozókat elsősorban erős páncélzatuk, nagy sebességük és erős légvédelmük volt hivatott megvédeni az ellenséges légitámadásoktól. Az erős páncélzat megnövelte a súlyt és lecsökkentette a szállítható repülőgépek számát 40-50 darabra. Ezzel szemben a japán és amerikai hordozók esetében „spóroltak” a páncélzattal, de így lehetővé vált akár 90 gép szállítása. A páncélzat gyengesége találatok esetén megbosszulta magát, de itt a védelmet leginkább a hajó vadászrepülői képezték, így ha azon átjutottak a támadó repülői, akkor az már régen rossz volt.

A páncélzattal való spórolás révén sem a *Yorktown*-, sem a japán *Shokaku*-, *Hiryu*-osztály vízkiszorítása nem érte el a 30000 tonnát, szemben a SARATOGA-osztály 39 000 ill. az *Akagi* 47 000 és a *Kaga* 44 200 tonnájával (Ennyit a washingtoni egyezmény 33 000 tonnás határáról az átépített hajók esetében).⁷

A II. világháború kitörésének idején Japán tíz, az USN csendes-óceáni flottája három (*Enterprise*, *Lexington*, *Saratoga*) repülőgép-hordozóval rendelkezett.⁸ Yamamoto tengernagy 6 hordozót különített ki a december 7-i döntő csapáshoz. Ez a „döntő

csapás” képezte a japán stratégia alapját a világháború előtt és alatt is. Egyetlen döntő csatában vereséget mérni az USN-re és utána békét kötni, hogy Japán szabad kezet kapjon déli terveire, amit úgy lehet egy szóban összefoglalni: „olaj”. A hadszíntérből következett, hogy a győzelmet a Japán Haditengerészetnek kellett kivívni, amely, úgy érezték, rendelkezik az ehhez szükséges eszközökkel. A tengeri háborúban döntő szerepűnek gondolt repülőgép-hordozók terén nyomasztó, csatahajók terén kis mennyiségi és nagy minőségi (már kész a Yamato!) fölényrel rendelkezett.

A repülőgépek terén is vitathatatlan volt, hogy felülmúlják az USN gépeit. A Mitsubishi AGM Zero-Sen (amit az angol-szászok röviden Zeróként vagy Zeke-ként emlegettek) korának legjobb hordozóról harcra vethető gépe volt. Jobb volt a legtöbb szárazföldi indítású vadásznál is, aminek az a jelentősége, hogy a tengerészeti vadászgépek nehezebbek voltak a szárazföldiekénél, mert a hordozó imbolygó repülőfedélzetére történő leszállás nagyon megterhelte a gépek szerkezetét. A Zero kiválóan manőverezett, fordulóharcba elsőrangú volt. Fegyverzete két 20 mm-es gépágyú, egy 12,7 mm-es és egy 7,7 mm-es géppuska, amit szükség esetén maximum 318 kg bombateher egészíthetett ki. Hatótávolsága 1560 km⁹ volt, ami lehetővé tette, hogy jóval nagyobb távolságra kísérje a bombázókat, torpedóvetőket, mint az amerikai F4F Wildcat vadász, amely 4 (később 6) darab 12,7 mm-es géppuskával rendelkezett. A Wildcat fordulékonyágban nem vehette fel a versenyt, de erősebb motorját, masszívabb felépítését, páncélozottságát ki tudta használni.¹⁰ Ezekből a jellemzőkből következtek a taktikák is. Az amerikai pilóták nagy sebességgel megtámadták a Zerókat, majd felhúztak nagy magasságra; vagy szemtől szembe támadtak, kihasználva a Zero egyetlen, ám nagy hibáját: ahhoz, hogy a vadászgép egyfajta katonai „műrepü-

lővé” váljék, nagyon könnyűnek kellett lennie, ezért szinte semmilyen páncélzattal nem rendelkezett. Az üzemanyagtartály nem volt önzáró, így akár egy szerencsés sorozattal el lehetett pusztítani. A Wildcat ezzel szemben számos találatot kibírt. Ha a Zero ellenfelét fordulóharcra kényszerítette, akkor viszont lehangoló volt a fölénye.¹¹

A japán repülőgép-hordozók torpedóvető gépe a Nakajima B5N (szövetséges kódja „Kate”) volt. Az F4F számára könnyű préda volt. A háború első két évének sikerei a Katehez¹² és az Aichi D3A („Val”) zuhanóbombázóhoz köthetők. Kifejlesztésekor szem előtt tartották 1936-ban az akkori német Heinkel-típusokat. A rögzített futóműves gép bombaterhe relatíve kicsi volt (max. 370 kg), de a háború kezdetén az elit japán pilóták kiváló eredményeket értek el vele. 1944-ig gyártották.¹³ Az USN-nek a torpedóvető gépe a háború kitörésekor a Douglas TBD Devastator volt. Védőfegyvere egy 12,7 mm-es és egy 7,62 mm-es géppuska volt. Lomha, lassú (sebessége 100 csomó, kb. 185 km/óra), iszonyatosan gyenge manőverezésű gép volt. Midway után a megmaradt példányokat kivonták a harctéri szolgálatból. Hatósugara a japán Kate-vel összehasonlítva pedig nevetségesen kicsi volt.¹⁴ Az USN felderítő-zuhanóbombázója a Douglas SBD Dauntless ragyogó repülő volt, megfelelő hatósugárral, 1000 font (454 kg) bombateherrel.¹⁵ A légi harc akkoriban, évtizedekkel a radar- és infravörös-vezérlésű rakéták előtt, elsősorban a pilótán múlt. Az ő tudása döntötte el a küzdelem kimenetelét; az, hogy hogyan használja ki vadászgépe adottságait és az ellenfél gyengeségeit. Az amerikai pilóták jobban tudtak egymással együttműködni, mert repülőiken volt rádió, így folyamatosan kapcsolatban tudtak maradni egymással, míg a japánok egymás közti kommunikációjukat kézjelekkel oldották meg. A japánok ezért szoros alakzatban repültek, amely ha felbomlott, sebezhetőbbé váltak.

A repülőgép-hordozókról kiinduló légi harcnak volt még egy olyan jellegzetessége, ami eltért a szárazföld feletti légi csatáktól. A nyílt tenger felett nem voltak folyók, városok, navigációs pontok. Tekintve, hogy a repülőgép-hordozó is óránként 20-30 csomó sebességgel mozgott, a pilótáknak folyamatosan kalkulálniuk kellett az üzemanyag-mennyiséggel. Egy navigációs tévedés könnyen a pilóta életébe kerülhetett.

A japán pilóták bőséges harci tapasztalatokkal rendelkeztek, hiszen már 1937. óta vettek részt csatákban.¹⁶ Már az alapkiképzésük is mindenre kiterjedő volt, ez azonban sok időbe telt, így évente kb. 100 haditengerészeti pilótát képeztek ki.¹⁷

2. ELŐKÉSZÜLETEK A VILÁGHÁBORÚRA

A japán egyesített flotta parancsnoka 1939 augusztusától Isoroku Yamamoto volt. 1884-ben született és zászlósként a Nisshin cirkáló fedélzetén részt vett a csuzimai csatában, ahol egy gránátrobbanás letépte két ujját. Csuzima mintájára, egyetlen, döntő csapással akarta megbénítani az amerikai flottát.¹⁸ Dolgát megkönnyítette, hogy az USN Csendes-óceáni flottáját a nyugati parttól (1916-ban San Diego volt az első állandó támaszpont)¹⁹ 1940 áprilisában a Hawaii-szigetekre, Pearl Harbor-ba telepítették.²⁰ Yamamoto tengernagy terve heves ellenállásra talált Japánban, aminek az oka az eltérő stratégia volt. Abban mindenki egyetértett, hogy a délnyugati irányú támadás az elsődleges. Ehhez azonban az amerikai flottát ki kell iktatni az egyenletből. Yamamoto terve, amely a flotta legjobb 6 hordozóját kívánta felhasználni, csökkentette a többi akcióhoz szükséges légítámogatást. Végül a tengernagy kénytelen volt lemondásával fenyegetőzni. Ez hatott és a terv zöld utat kapott.²¹ A legfontosabb megoldandó probléma a Nagumo tengernagy vezette Csapásmérő Erő észrevétlen odajuttatása Hawaii-hoz és a

légitorpedók hatásos bevetése volt. Nagumónak észak felől kellett közelítenie, az időjárási frontok fedezékében. November 26-án futottak ki, december 3-án üzemanyagot vettek fel, és december 7-én reggel 6 óra előtt megkezdték az 1. hullám indítását. Az USN semmit sem sejtett.²²

Ez megbocsáthatatlan hiba volt. A két világháború között az amerikai vezetés foglalkozott ezzel a lehetőséggel, mégis bekövetkezett a meglepetésszerű támadás. 1924. július 22-én W. Mitchell nyolc hónapos csendes-óceáni körútja után benyújtotta 325 oldalas jelentését, amelyben többek között egy Pearl Harbor elleni váratlan támadás lehetőségével is számolt. A meglepetésszerű rajtaütéssel Japán részéről az USA már Csuzima ill. Port Arthur óta foglalkozott. Mitchell a támadás kezdetét is megadta: vasárnap reggel 7 óra 30 (nem sokat tévedett: 7 óra 55-kor támadtak). Hawaii-on a hadsereg parancsnoka, C. Summerall tábornok a Mitchell-jelentést hazugnak és jelentéktelennek nevezte, így a továbbiakban nem is foglalkoztak vele.²³ 1932-ben a Lexington és a Saratoga 152 repülőgéppel egy reggeli, szimulált támadást hajtott végre Pearl Harbor ellen, sikeresen (!). Ezzel sem foglalkoztak, semmi sem történt.²⁴ Farthing ezredes a szigetek légvédelme ügyében tett jelentést 1941 júliusában. 180 B-17-es bombázóra és 36 nagy hatótávolságú torpedóvetőre lenne szükség ahhoz, hogy megakadályozzák 6 (!) japán repülőgép-hordozó kora reggeli (!) támadását. Ekkor azonban összesen 109 B-17-es volt elérhető, és azokat Nagy-Britanniának és a Fülöp-szigeteknek szánták. Így Pearl Harbor-nak nem jutott szinte semmi, csak egy háborús veszélyre figyelmeztető üzenet november 27-én.²⁵

Április 10-én szervezték meg a japánok az 1. Légiflottát a 6 repülőgép-hordozóval (*Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu, Shokaku, Zuikaku*). Az ősszel kezdődtek meg a zuhanóbombázók és a torpedóvetők hadgyakorlatai.²⁶

1940. november 11-én, amikor a brit *Illustrious* hordozó 20 clavult, kétfedelű Swordfish torpedóvetője Taranto kikötőjében a *Conte di Cavour* csatahajót elsüllyesztette, a *Littorio* (3 torpedótalálattal) csatahajót és más egységeket megrongált 2 gép elvesztése árán, az egész világnak megmutatta a torpedóvetőkben rejlő lehetőségeket.²⁷ Az USN nem tartott a torpedóktól Pearl Harborban, mert a kikötőben a víz csak 42 láb mély és a torpedóknak minimum 120 láb mély víz kellett. Úgy vélték, ha az USN-nek nincs ilyen torpedója, akkor a Japán Haditengereszetnek sincs. Pedig volt. Ez a támadás után bizonyosodott be, amikor találtak egy fel nem robbant japán torpedót, amin stabilizáló szárnyak akadályozták meg a túl mély futást.²⁸ A japán pilóták november 13-ra már 82%-os találati arányt értek el torpedóikkal.²⁹ A zuhanóbombázók pilótáinak a bombával volt problémájuk: nem tudtak keresztülhatolni az amerikai csatahajók vastag páncélzatán. A megoldást a 15 és 16 hüvelykes páncéltörő lövedékek jelentették. Ezek a pontos célba juttatáshoz szintén stabilizátorokat kaptak. A körülményekhez képest tökéletesen felkészültek.³⁰

Ez nem volt elmondható amerikai ellenfeleikről. A szükséges 180 B-17-es és 100 járőrgép helyett december 7-én csak 6 B-17-es (a 12-ből) és 49 járőrgép volt bevethető. Ahhoz, hogy a közeledő hordozókat észleljék, 800 mérföldes sugarú körben kellett volna járőrözni, amihez 250 repülőgépre lett volna szükség. A rendelkezésre álló PBY haditengerészeti járőrgépekkel csak a terület 40%-át tudták lefedni. Elsősorban az északnyugati és a délnyugati megközelítési irányokra koncentráltak, mert az északi útvonalon rossz időjárás, viharzóna uralkodott. Ezért azt nem is használták a kereskedelmi hajók, ami kapóra jött Nagumónak. Tökéletes hely volt a megsejteshez.³¹

Oahu-sziget védelmét (ahol Pearl Harbor található) 137 különböző rendeltetésű

repülőgép (a B-17-estől a P-40-es Warhawk, P-36 Mohawk vadászgépig), 82 három hüvelykes légvédelmi ágyú (a szükséges 96 helyett), 20 db 37 mm-es löveg (135 helyett), 109 nagy kaliberű géppuska (309 helyett) alkotta. A szigeten lévő helyőrség – W. Short tábornok parancsnoksága alatt – 2490 tisztből és 40 469 katonából állt. 10 hónap alatt Short 23 millió dolláros költségvetést nyújtott be a védelmi berendezések erősítésére, amiből mindössze 350 ezer dollárt utaltak ki, azaz másfél százalékot.

A korai riasztás céljára 5 mobil radarkészülék állt szolgálatban.³² Ezek egyike észlelte december 7-én reggel 7 óra után néhány perccel a japán támadók első hullámát. 3 órával korábban pedig a *Ward* romboló elsüllyesztett egy japán zseb-tengeralattjárót (2 fős legényég, fegyverzet: 2 torpedó, üzemanyaga 50 percre elég, 19 csomó sebességgel).³³ Ezen egyértelmű előjelek ellenére súlyos kommunikációs mulasztások, hibák folytán Short tábornok és Kimmel tengernagy (CINCUSPAC – a Csendes-óceáni flotta főparancsnoka) a japán támadásról csak akkor értesült, amikor bombák már hullottak Pearl Harbor-ra.

3. AZ ÚJ FEGYVER BIZONYÍT: PEARL HARBOR

A japán csapásmérő erő (6 hordozó: *Akagi*, *Kaga*, *Hiryu*, *Soryu*, *Shokaku*, *Zuikaku*; 2 csatacirkáló: *Hiei*, *Kirishima*; 2 nehézcirkáló: *Tone*, *Chikuma*; az *Abukuma* könnyűcirkáló és 9 romboló) november 26-án futott ki a Hitokapu-öbölből. December 7-én reggel 6 órakor, Pearl Harbortól 275 mérföldre északra a 6 repülőgép-hordozó szélbe fordult, és megkezdte az első támadóhullám indítását. Először a Zero vadászok startoltak (egy a tengerbe zuhant, egy motorhiba miatt visszafordult), őket követték a Kate-ek, amelyek bombákkal voltak felszerelve, és a vízszintes repülésből végrehajtott támadáshoz

szükséges magasság eléréséhez időre volt szükségük, ezután következett 40 torpedókkal felszerelt Kate, azután a rövidebb hatósugarú 50 Val zuhanóbombázó. Az első hullámot (43 vadász, 49 szintbombázó, 40 torpedóvető, 50 Val) Micuo Fuchida parancsnok vezette. A gépek felvették az előírt alakzatot és 6 óra 20 perckor elindultak Oahu felé.³⁴ 7 óra után indították a 2. hullámot: 36 vadász, 54 bombázó, 78 Val zuhanóbombázó.³⁵

A támadás 7 óra 50-kor kezdődött, amikor Fuchida kilőtt gépéből egy jelzőrakétát (nincs rádió a gépen!), ami azt jelentette, hogy az amerikaiak nem gyanítanak semmit, tehát a torpedóvetők támadhatnak először, ugyanis ők alig 20 méteres magasságból támadtak, tehát ők voltak a legsebezhetőbbek. A vadászgépek azonban nem reagáltak Fuchida jelére, aki ezért kilőtt egy második jelzőrakétát. Ezt a zuhanóbombázók értették félre: 2 jelzőrakéta esetén nekik kellett megkezdeni a támadást, mert az amerikaiak felkészültek a támadásra.

Így az első hullám gépei összekeveredve, rendezetlenül, de halálosan indultak meg célpontjaik felé.³⁶ Az 1. támadás Kaneohe haditengerészeti repülőteret érte, ahol 36 PBY tengereszti járőrgép állomásozott. Az első bomba, amelyet az óceáni háborúban ledobtak, Kaneohe egyetlen tűzoltóautóját találta el. A következő célpont Ewa repülőtere volt, ahol haditengerészeti F4F, SBD és Vindicator (utóbbi egy kiöregedett zuhanóbombázó-típus) gépek tartózkodtak. Zerok pusztították el őket. Súlyos támadás érte a Ford-szigeti hangárokat, a Wheeler Field-i vadászgépeket és Hickam Field-et,³⁷ ahol a parancsnok W.E. Farthing ezredes volt. Drámai módon döbbsen rá, hogy a jelentésében vázolt japán támadás a lehetségesből valósággá vált. A támadás végére csak négy B-17-es maradt repülőképes. Wheeler-en 52 P-40 és 39 P-36 vadászgép volt. A géppark fele (30 P-40-es is) elpusztult, akárcsak az ewa-i gépek nagy része.³⁸

A torpedóbombázók rárepültek a csatahajósorra (Battleship Row). Sigeham Murata hadnagy dobta le az első torpedót. A csatahajók párosával álltak A *West Virginia* 2 torpedótalálat után elsüllyedt. Az *Oklahoma* 3 torpedó után felborult. Az *Arizonát* is eltalálta egy, de a hajó pusztulását egy bomba okozta, amely a 2. lövegtornyon keresztül az elülső lőszerraktárba hatolva robbant fel. A hajó orra széttrcsolódott, és süllyedni kezdett. További 7 bombatalálat érte gyors egymásutánban és villámgyorsan elmerült, a legénység négyötödével (1000 ember) együtt. A *Tennessee*t a *West Virginia* mellett nem lehetett megtorpedózni: 2 bomba és az *Arizona* felrobbanása rongálta meg súlyosan. A *Nevada* az *Arizona* faránál, egy torpedótalálatot kapott (45 láb hosszú lék!), de mozgásképes maradt, és elindult az első támadás végén. Az *Oklahoma* újabb két torpedótalálat után (4. és 5.) felborult. A mellette álló *Maryland* így megúsza torpedótalálat nélkül és csak 2 bomba rongálta meg. A *California* 2 torpedó után süllyedni kezdett.³⁹ A *Utah* öreg csatahajót már régen leszerelték, a zuhanóbombázók használták gyakorló célpontnak. Fegyver nem volt rajta, a fedélzetét megemelték homokzsákokkal, így hasonlóná vált egy könnyű-hordozóhoz. A japánok ennek megfelelő kezelésben részesítették. A hajó számos torpedótalálat után elsüllyedt.⁴⁰ Az clavult *Raleigh* könnyűcirkálót a *Utahtól* nem messze szintén torpedó találta el és megrongálta. Hasonlóan rongálódott meg a *Helena* könnyűcirkáló, amelynek gépházát öntötte el a víz. Az *Oglala* aknarakót egy közeli találat süllyesztette el.⁴¹

Az *Enterprise* repülőgép-hordozóról 18 SBD csaknem a 2. hullám támadásával egy időben érkezett: egyet az amerikai légvédelem lőtt le, négyet a Zerok. Bellows-ról a 2. hullám támadásakor szállt fel egy század P-40-es. Ez volt az egyetlen szervezett amerikai támadás, amely végül 11 japán repülőgépet pusztított el.⁴²

Az érkező japán zuhanóbombázók a *Nevadát* és a szárazdokkot támadták. A *Nevadát*, amely 5 bombatalálat után súlylédőfélben volt, végül partra kellett futtatni, mivel kapitány attól tartott, ha elsüllyed, elzárja a szűk hajózácsatornát.⁴³ A szárazdokkban lévő *Pennsylvania*t egy bombatalálat érte. Szintén dokkban állt 3 romboló: a *Shaw*, a *Cassin* és a *Downes*. A *Shaw* orrát egy bomba rombolta szét, egy másik bomba pedig felrobbantotta a *Cassin* lőszerraktárát olyan erővel, hogy a hajó átrepült a *Downes*-on katasztrofális tüzcek okozva. (Háromjuk közül a *Shaw*-t sikerült megjavítani, és részt vehetett már a Guadalcanalért folyó harcban.)⁴⁴

Pearl Harbor veszteséglistája röviden: elpusztultak az *Arizona*, *Oklahoma*, *California*, *West Virginia*, *Nevada* csatahajók, a *Utah* célhajó, a *Oglala* aknarakó, 3 romboló. Megsérültek a *Tennessee*, *Maryland*, *Pennsylvania* csatahajók, a *Raleigh*, *Helena*, *Honolulu* könnyűcirkálók.⁴⁵ Megsemmisült 188 repülő, 128 megsérült. Személyi veszteség: flotta: 2008 halott, 710 sebesült; hadsereg: 218 halott, 364 sérült; tengerészgyalogság: 109 halott és 69 sebesült. 78 civil halott és 35 sebesült. Ezzel szemben a japán veszteség rendkívül csekély volt: 55 fő. Ez 29 lelőtt repülő személyzete (ebből 6 vadász és 14 zuhanóbombázó a 2. hullámból), 9 ember a mini tengeralattjárókról (az egyetlen túlélő Szakamaki zászlós az első hadifogságba esett japán volt) és egy nagy tengeralattjáró személyzete.⁴⁶

A támadás eredménye felülmúlta a japán reményeket. Az amerikai csatahajóflotta megsemmisült! Az ebből fakadó örömet csak két dolog árnyékolta be: a Pearl Harbor-i bázis nem semmisült meg, ugyanis a dokkok, olajtárolók sértetlenek maradtak, és hogy a tengeri harc immár legfontosabb fegyverei, a repülőgép-hordozók nem tartózkodtak a kikötőben. Halsey tengernagy az *Enterprise* hordozóval 7-én reggel tért

vissza Wake-szigetről, ahová vadászrepülőket szállított. Brown tengernagy a *Lexington*-nal pedig Midway-nél teljesített hasonló feladatot. A harmadik hordozó, a *Saratoga*, a nyugati parton tartózkodott. A csatahajók pusztulása az addigi terveket a papírkosárba utasította, és új eljárásokat kellett kidolgozni, amely a megmaradt hordozókra és a cirkálókra épít.⁴⁷

Pearl Harbor fényes japán győzelem volt, de hosszútávon kudarcként értékelhető. A csapás, bár nagy veszteségeket okozott, nem bizonyult döntőnek. A legfőbb célok, az amerikai hordozók nem voltak a kikötőben. A Pearl Harbor-i olajtárolók és a kikötői berendezések jórészt sértetlenek maradtak, így a bázis tovább funkcionált.⁴⁸ Ezt meg lehetett volna akadályozni december 7-én egy 3. csapás indításával, amelyet az újrafegyverzett 1. hullám gépei alkottak volna, de Nagumo tengernagy, miután Fuchida parancsnok jelentette, hogy az amerikai flotta legalább 6 hónapra harcképtelen lett, lefújta a 3. csapást. A haditerv kidolgozásánál már Yamamoto számításba vette, hogy a csapásmérő erőt felfedezik és támadások érik. Volt, aki a hordozók felének elvesztésével is számolt. Ehhez képest a veszteségek elenyészőek voltak (9 gép az első, 20 a második hullámból) és Nagumo nem akarta kísérteni a sorsot. Vezérkari főnöke, Kusaka tengernagy támogatta őt, szemben a pilóták, Fuchida, Genda (utóbbi az 1. légiflotta törzsének tagja) véleményével, hogy indítsanak további támadásokat Oahu ellen vagy keressék meg az amerikai hordozókat. 13 órakor végül Nagumo flottája észak felé fordult, és 26 csomós sebességgel távozott, miután Kusaka szerint 80%-os sikert arattak.⁴⁹

Tulajdonképpen a támadás szükségtelen volt. Japán hadicéljai Délkelet-Ázsiában és Holland-Kelet-Indiában voltak, amelyeket az amerikai csatahajók hatékonyan el sem tudtak érni, mert nem rendelkeztek elegendő tankhajóval. Az öreg csatahajók elpusztításá-

val pedig Japán meggyőzte a kétkedőket, hogy a tengeri háborúban a repülőgép-hordozóé a jövő. Bíralták Nagumót, hogy nem próbált partra szállni Hawaiiin. Ez lehetetlen lett volna: a helyőrség 40 000 fős és a nyugati partról könnyen elérhető, míg a japánoknak az utánpótláshoz át kellett volna szelni csaknem az egész óceánt. Ugyanolyan lehetetlen helyzetbe kerültek volna, mint amilyenben az USA volt a Fülöp-szigeteken. Ráadásul egy nagyarányú partraszálláshoz (40 000 ember ellen) komoly erőket kellett volna elvonni a Fülöp-szigeteki, malájföldi, borneói akcióktól. Ez utóbbi hadműveleteket kellett kiegészíteni az oahui támadással és nem fordítva. Hawaii-on nem voltak olajmezők, Borneón igen. Ilyen egyszerű.⁵⁰

4. A FELKELO NAP

Nagumo támadásának hírére a japán hadigépezet azonnal mozgásba lendült: 2 romboló (*Ushio, Sazanami*) ágyúzta Midwayt, a Déli Expedíciós Flotta (Ozawa altengernagy parancsnoksága alatt) a Maláj-félsziget keleti partjain csapatokat tett partra.⁵¹ Utóbbiak ellen vonult fel a brit keleti flotta főereje, Phillips ellentengernagy vezetésével, amely a *Prince of Wales* csatahajóból, a *Repulse* csatacirkálóból és 4 rombolóból (*Express, Electra, Vampire, Tenedos*) állt. A tervek szerint a légifedezetet adó *Indomitable* hordozót nélkülözni kellett, mert a nyáron zátonyra futott és még mindig javítás alatt állt.⁵² Így a kötelék (Force Z) december 8-án 17 óra 30-kor légítámogatás nélkül futott ki Szingapúrból. Phillipsnek ígérték légi támogatást, de a légierő súlyos harcban állt a japánokkal, és nem volt nélkülözhető gépe. Így éjjel japán hidroplánok kezdték háborítatlanul követni a Z-erőt. Phillips a Kuantannál folyó partraszállási műveletek ellen indult, amikor 11 óra 15 perckor japán szárazföldi repülőgépek megtámadták. 34 gép támadott az első hullámban és a *Repulse* öt torpedó és egy

bombatalálat után felborult és elsüllyedt, megölve a legénység 327 tagját (1181 főből). A *Prince of Wales* két és fél órás harcban 15 géptől 7 torpedótalálatot kapott, és egy bomba közvetlenül a hajó orránál robbant. A *Prince of Wales* követte a *Repulse*-t a hullámsírbá. 2080 tengerészt mentettek ki a rombolók a 2921-ből. Pearl Harbornál mondhatták, hogy az amerikai hadiflotta elleni sikerek fő oka a meglepetés volt, hogy a kikötőben állva találtak rá a teljesen gyanútlan csatahajókra, amelyek amúgy is korszerűtlenek voltak. A brit *Prince of Wales* ezzel szemben felkészült a légítámadásra, jól páncélozott volt és a legkorszerűbb légvédelmi eszközökkel rendelkezett, elvégre a brit flotta legmodernebb csatahajója volt, mégis áldozatul esett egy maroknyi repülőgépnek.⁵³

December 8-ára esett az egyetlen amerikai hadihajó-megadás a háborúban: a *Wake* ágyúnaszádot Sanghajnál megpróbálta elsüllyeszteni a személyzete, ám a víz túl sekély volt és nem sikerült. Ezután húzták fel a fehér zászlót.⁵⁴

A következő néhány hónap Japán sikeresorozat volt: megszállták Guamot december 10-én, elfoglalták a Wake-szigetet december 23-án (a Pearl Harbor felől visszatérő *Hiryu, Soryu* hordozó repülőinck támogatásával), decemberben több helyen is partra szálltak a Fülöp-szigeteken, 25-én megszállták Hong Kong-ot, január 11-én partraszálltak Celebeszen, 23-án előzőnlőtték a Bismarck-szigeteket, Rabault, Kavienget 4 hordozó (*Akagi, Kaga, Shokaku, Zuikaku*) támogatásával. Megsemmisítették az ABDA-flottát, február 7-15. között bevették a „bevehetetlen” Szingapúrt. Február 13-án szálltak partra Szumátrán (a *Ryujo* könnyű-hordozó és 5 cirkáló támogatásával Palembangnél), 18-án Balin (Jávánál) – Jáva végül március 9-én kapitulált. Japán kézre került Borneó (Mirin december 15-én, Borneón január 8-án szálltak partra) és a Fülöp-szigetek – Bataan április 9-én, Corregidor május 6-án kapitulált.⁵⁵

Február 23-án egy japán tengeralattjáró ágyútűz alá vette a Santa Barbara-i olajfinomítót Kaliforniában, június 22-én egy másik naszád támadást intézett a Columbia folyónál lévő Fort Stevens bázis ellen. Először érte katonai támadás az USA kontinensen lévő támaszpontjainak egyikét 1812 óta. Ez a két akció azonban csak a propagandának jelentett sikert, semmiféle katonai jelentőségük nem volt. Annak sem, amikor egy tengeralattjáróról indított hidroplán 1942. szeptember 9-én bombákat dobott le Oregon állam felett. Eredménye egy kisebb erdőtűz lett.⁵⁶

Jóval nagyobb jelentősége volt a japánok Holland-Kelet-Indiában folyó előretörésének. Holland-Új-Guinea áprilisban elesett, ÉK-Új-Guineában március 8-án foglalták el Laet, Salamauát. Rabaulból kiindulva (amely a térség legfontosabb támaszpontjává vált) kezdődött el a Salamon-szigetek megszállása március végén, amelynek legtávolabbi pontja Tulagi elfoglalása volt május 3-án.⁵⁷ Az általános japán előretöréssel szemben az USN nem sokat tehetett. Pearl Harbor után offenzív fegyverként csak a repülőgép-hordozók maradtak, de belőlük csak 3 volt a Csendes-óceáni flotta állományában. December 9-én ért a *Saratoga* (a három hordozó közül utolsónak) Pearl Harborba. A helyzet drámai volt: a kikötő tele volt elsüllyedt vagy megfeneklett hajókkal, némelyik fedélzetén több száz emberrel, akik reménytelenül csapdába estek például az *Oklahoma* vagy a *West Virginia* testében (az utóbbi hajón az utolsó „túlélők” csak december 23. körül haltak meg!)⁵⁸ December 8-án MacArthur tábornok a Fülöp-szigeteken értesült a pearli támadásról. 33 B-17-ese, 90 más típusú repülőgépe jelentős erőt képviselt. Tiszteji tanácsának ellenére nem indított megelőző csapást a formosai repülőterek ellen. Téves riasztások sorozata érkezett, vadászgépei nem létező japánokat kerestek. Végre 11 óra 30-kor a bombázók felét felkészítették a támadáshoz, azonban a japán légierő ekkor inté-

zett rajtaütésszerű támadást ellenük. Gyors volt és drámai: néhány perc alatt MacArthur légierőjének a fele elpusztult és a közelgő partraszálláshoz szükséges légi fölényt kivívták a japánok.⁵⁹ Ebben a csüggesztő időszakban egyedül Wake kitartása nyújtott valami reményt. December 11-én a japánok partraszállást kíséreltek meg, amit sikerült megakadályozni a sziget kis létszámú védőjének (450 tengerészgyalogos, 13 darab 3 és 6 darab 5 hüvelykes légelhárító löveg, valamint az *Enterprise* által a háború előtt oda szállított egy századnyi (12 darab) F4F Wildcat vadászgép). 2 japán romboló és egy szállítóhajó elsüllyedt és a támadók kénytelenek voltak visszavonulni, hogy megvárják a Nagumótól leválasztott *Hiryu*-t, *Soryu*-t.⁶⁰

Kimmel tengernagy elkészítette a tervét Wake felmentésére úgy, hogy a japán flottát csapdába csalja. Mindhárom hordozó a rendelkezésére állt: Halsey tengernagy az *Enterprise*-al, Brown tengernagy a *Lexington*-nal – ők Pearl Harbor előtt járőröztek. A *Saratoga* (Learcy altengernagy) köré egy új TF-ot szerveztek és Fletcher tengernagyot a *Minneapolis* nehézcirkáló fedélzetén utasították, hogy vegye át a parancsnokságát.⁶¹ Északon Fletcherrel, délen Brownnal, köztük Halseyvel kellett felvonulni Wake-hez, hogy meglepetésszerűen rajtaüssenek a japánokon. Kimmel gyorsan tanult a december 7-i katasztrófából. Brown figyelemelterelő támadást hajtott volna végre Jaluit-atoll ellen. Halsey a Johnston-sziget felől támogatná Fletchert, aki észak felől támadna rá a Wake térségében lévő japánokra. A *Tangier* hidroplánellátó pedig üzemanyagot és lőszert szállítana a szigetre. A terv jó volt, de a bürokrácia közbeszólt. A haditengerészeti vizsgálatot követően, amelyet Knox miniszter végzett el, Kimmelt (a szárazföldi hadseregnél pedig Short tábornokot) tették meg bűnbaknak. December 16-án Kimmel utódja Chester W. Nimitz lett.⁶² Mielőtt Nimitz megérkezett volna Pearlbe, addig a parancsnoki

teendőket ideiglenesen W. Pye altengernagy látta el. Legfontosabb feladatának az erők megőrzését tartotta, amíg a végleges parancsnok, Nimitz megérkezik. Brown ellentengernagy, hiányos légvédelmi lőszerkészletére hivatkozva, egyetértett vele. Márpedig az erők megőrzésének nem a támadás a legjobb módja. December 19-én Halsey (TF 8) kihajózott Pearlból, 20-án Fletcher már félúton volt Wake felé. Pye nem állította le a hadműveletet, inkább ... nehéz jobb szót találni rá a szabotázsra: Brownt észak felé küldte, hogy segítsen Fletchernek, akit Pye megállított azzal, hogy vegyen fel üzemanyagot. Közben a csapda működni látszott: december 21-én haditengerészeti gépek támadták Waket. Színre lépett a *Hiryu* és a *Soryu*. Pye azonban úgy gondolta, hogy ez valóban csapda, csak éppen az USN-nek. December 22-én 600 mérföldre Wake-től Fletcher tankolt. Ekkor már lekészt mindenről: túl távol volt ahhoz, hogy a tankolás végeztével (ami 10 órán át tartott) hatékonyan beavatkozhasson: 23-án Wake ádáz csata után elesett. Pye, mielőtt ezt megtudta volna, végre visszarendelte a hajókat. Néhány pilóta csaknem fellázadt ezért a *Saratogán*. Fletcher (legnagyobb megkönnyebülésére) visszavonulhatott.⁶³

5. KORAI PORTYÁK

Nimitz első kérdése érkezéskor a wake-i helyzetre vonatkozott. Megdöbbenéssel értesült a hírről. Azután december 31-én 10 órakor hivatalosan is átvette a parancsnokságot (CINCUSPAC). Másnap megérkezett San Diegóba az Atlanti-flottától a *Yorktown* hordozó 9 romboló kíséretében.⁶⁴ Ezzel Nimitz főereje 4 hordozóra növekedett, igaz, csak néhány napra, mert 1942. január 11-én a *Saratogát* megtorpedózta egy japán tengeralattjáró és hónapokra kivonta a harcból.⁶⁵ Legközelebb csak Guadalcanalnál, augusztus 7-én jutott szerephez.

Fletcher átvette a parancsnokságot a TF17 felett, amely a *Yorktown* köré szerveződött. 1943-ig egy átlagos amerikai TF egy hordozóból és a fedezetét ellátó cirkálókból, rombolókból állt. Csatahajó Pearl Harbor után nem sok maradt, és azok is az Atlanti-óceánon láttak el konvoj kíséretet (pl.: a *Mississippi*). Továbbá maximum 21–25 csomós sebességük nem is tette volna lehetővé a gyors (25–33 csomó maximum) kötelékekkel való együttműködést. Fletcher légi csapásokat végzett január–februárban a periférikus japán támaszpontok ellen: Makin (Gilbert-szigetek), a Marshall-szigetek déli részén Jaluit és Milli kisebb károkat szenvedett. Február 1-jén zajlott le az első légicsata az amerikai F4F és a japán Zero vadászok között.⁶⁶

Közben Halsey Wotje, Malcolap, Kwajalein (Marshall-szigetek) és a Marcus-sziget ellen indított légítámadásokat. Nem okoztak komoly károkat, de nem is szenvedtek veszteségeket.⁶⁷ Az újságok címlapjain azonban ezek jelentős győzelmek voltak és az amerikai flotta akcióképességét bizonyították. Ezekben a vészterhes napokban az egész országnak morálisan szüksége volt ezekre a látszatgyőzelmekre. A kis akciók nem csak a morálnak használtak, hanem növelték a pilóták rutinját, harci tapasztalatát. Különösen fontos volt a tapasztalat növelése, mert a pilóták nagy részének még a hordozóra való leszállás is problémát okozott. Fel sem érhetek – egyelőre – a kiváló japán pilótákkal. A kis rajtaütések bebizonyították a Japán Haditengerészetnek, hogy az amerikai flottát megverték ugyan, de távolról sem győzték le. Támaszpontjaik biztosításához végezni kellett az amerikai hordozókkal. A japán hordozók főereje azonban áprilisban az Indiai-óceánon a brit flotta likvidálásával volt elfoglalva (a *Hermes* hordozót, a *Cornwall* és a *Dorsetshire* nehézcirkálókat elsüllyesztették néhány kereskedelmi hajóval együtt).⁶⁸

Az amerikai flotta azonban nem maradt tétlen. King tengernagy operációs tisztjétől,

Frog Lawtól (tengeralattjárós volt) származott a tokiói bombatámadás ötlete. Norfolkban a *Hornet* hordozót és J. Doolittle alezredes (USAAF) 16 darab B–25 Mitchell bombázóját készítették fel a feladatra.⁶⁹ Ezek a szárazföldi légierő ikermotoros közepes bombázói voltak, 440 km/órás végsebességgel, több mint 2000 km-es hatótávolsággal és 1820 kg-os bombacherrel.⁷⁰ A gépek túl nagyok és túl nehézek voltak a repülőgéphordozók könnyű, egymotoros gépeihez képest: a felszállás istenkísértés volt, a landolás egyenesen lehetetlen. A bombázókra a hatótávolságuk miatt volt szükség. A hordozók legnagyobb hatósugarú gépe az SBD volt, kötelékben, nagy magasságban repülve kb. 280 mérföldes távolságig tudott csapást mérni. Ehhez azonban veszélyesen meg kellett volna közelíteni a japán partokat, jóval a szárazföldi légierő hatósugarán belülre. A B–25-eket el lehetett indítani biztonságos 500 mérföldes távolságból a célok (Tokió, Nagoya, Kobe, Yokohama) ellen. A repülőfedélzet relatív rövideje miatt a B–25-öknek a támadás után Kínába, baráti területre kellett repülni. Halsey tengernagy parancsnoksága alatt vonult fel a *Hornet* és kísérője, az *Enterprise*. Április 18-án a japán partoktól nem messze Halsey összefutott egy japán járőrhajóval, amely azonnal leadta a jelentést az ellenséges hajókról. Halsey nem várhatott tovább: miközben megtámadta és elsüllyesztette a járőrt (amelynek jelentése nem jutott el Tokióba), azonnal elindította a B–25-öket 650 mérföldnyire a céltól. A légitámadás által okozott anyagi kár minimális volt⁷¹ – a legjelentősebb eredménye a *Ryūho* könnyűhordozó megrongálása, amelyet csak decemberre állítottak helyre, ám ekkor újra megrongálta az USS *Drum*, így mehetett vissza a hajógyárba.⁷² A 16 támadó gép szigorú parancsot kapott, hogy a Császári Palotát nem támadhatják, de a morális hatás így is óriási volt: bebizonyosodott, hogy Japán sebezhető, és a hadsereg, légierő, haditenge-

részet nem tudja garantálni a császár személyes biztonságát. Ezért meg kellett erősíteni Japán légvédelmét, és Yamamoto főparancsnok személyes meggyőződése miatt is mindenképpen le kellett számolni az amerikai hordozókkal.

Az Egyesült Államoknak Doolittle akciója belekerült mind a 16 bombázójába: egy Vlagyivosztokban landolt, ahol a személyzetet egy évig internálták szövetségeseik; 15 gép elérte ugyan Kínát és kényszerleszállást hajtott végre, de nem sikerült ezt mindenkinek baráti területen megtennie: 8 ember a japánok fogsága esett, akik hármát kivégeztek, egy pedig a kínzásokba pusztult bele.⁷³

6. A JAPÁN OFFENZÍVA MEGÁLLÍTÁSA: A KORALL-TENGER

Márciusban, amikor a japán haditevékenység megélénkült a délnyugati Csendes-óceánon, Fletcher tengernagy csatlakozott Brown tengernagy kötelékéhez (2 hordozó, 6 nehézcirkáló, 12 romboló és tankerek) a Korall-tengeren, miközben Halsey még a Doolittle-portyára készült. A március 8-i Lac-i és Salamaua-i partraszállások hírére Brown észak felé indult és 10-én rajtaütött a Huon-öbölben a japán csapatszallítókon. Egy csapatszallító elsüllyedt, számos megrongálódott. Ez volt az első valóban sikeres amerikai légitámadás. Ezzel a japánok kétséget kizáróan értesültek arról, hogy legalább egy amerikai hordozó a körzetben tartózkodik.⁷⁴

Nimitz számára elég volt a térképre nézni, hogy lássa az Ausztrália felé tartó japán előrenyomulás veszélyességét. Márciusra világossá vált (Lac, Salamaua után), hogy Ausztrália sorsát Port Moresby dönti el. A japánok pápuai előretörését MacArthur meg tudta állítani, de Moresby a tenger felől sebezhető maradt.⁷⁵ Március közepén, amikor Brown visszatért Pearl Harborba, hogy a kötelék parancsnokságát Fitch ellentengernagy vegye át, Fletcher TF17-es köteléke

(*Yorktown* hordozó, *Astoria*, *Chester*, *Portland* nehézcirkálók és 7 romboló) a Korall-tengeren maradt, hogy megakadályozza a további japán térnyerést. Nehéz helyzetben volt, 3600 mérföldre állt Pearl-től, nem volt megfelelő kikötő, Brisbane a japánok közelsége miatt nem volt biztonságos, tőle 900 mérföldre keletre Noumea kikötője (ahol néhány hidroplán és Patch tábornok 2000 katonája volt) túl kicsi volt a hordozók számára. Noumea-tól 1000 mérföldre keletre található a Tonga-szigetecsoport Tongatatu kikötője, ahol a *Solace* kórházhajón és 120 új-zélandi katonán kívül szinte semmi, még egy javítóműhely sem volt. Még belegondolni is rossz, mi történt volna abban az esetben, ha egy hajó komolyabb sérülést szenved. A Korall-tengeren március második fele és április nyugodtan telt. A japánok erőit gyűjtöttek a következő nekirugaszkodáshoz, aminek kétségtelenül Port Moresby a végcélja. Fletcher zavartalanul cirkált, 2-3 naponta feltöltve üzemanyaggal a rombolókat. A *Yorktown*-ra és a cirkálókra hetente egyszer került sor. Két tankhajócsoport működött, egy tanker egy rombolóval párban: *Neosho*–*Sims* romboló, ill. *Tippecanoe* – *Worden* romboló. Érdekes megemlíteni a tankerekkel való találkozási pontokat: Points Rye, P. Gin, P. Scotch, P. Bourbon, holott az USN 1914 óta „száraz” volt. (Kivéve „természetesen” Halsey hordozóját, ahol mindig nagy mennyiségű whisky volt, persze csupán egészségügyi okokból...) ⁷⁶

Fletcher április 23-án befutott két napra Tongatabuba. ⁷⁷ Közben április 3-án felváltotta Fitch Brownt a TF11 élén és május 1-ére megbeszélte egy találkozót Fletcherrel Espiritutól délre 250 mérföldre. Április 16-án indult el a TF11 Pearl-ből a *Lexington* hordozóval, amit a *Minneapolis*, *New Orleans* nehézcirkáló-k kísérték 5 romboló társaságában. Fletcher volt kettejük közül a rangidős tiszt (OTC – Officer in Tactical Command), ezért a közelgő ütközetet neki kellett irányí-

tania. ⁷⁸ (Április 30-án indult el Halsey Pearl-ből, és szinte biztosnak látszott, hogy nem éri meg időben). ⁷⁹

Amiből később a Korall-tengeri csata lett, az egyszerű rajtaütésnek indult. Május 3-án felderítőgépek észlelték Tulaginál (Salamon-szigetek) a japán partraszállást. Fletcher észak felé indult, hogy 4-én reggel lecsapjon rájuk. Fitch még tankolt, ezért nem tudott csatlakozni. ⁸⁰ A cél Shima ellentengernagy partraszálló köteléke volt: 3 aknarakó, 2 romboló, 2 tengeralattjáró-vadász, 5 aknakereső hajó és néhány hidroplán.

Az első hullámot 28 SBD és 12 TBD alkotta, amelyeket néhány vadászgép fedezett. Az SBD-ken egy-egy 1000 fontos, nagy erejű bomba volt, a TBD-ken torpedó. Szórványos légelhárító tűztől eltekintve semmilyen ellenállásba nem ütköztek. 9 óra 30-ra visszaértek, majd egy órás újrafegyverzés után újra felszálltak. 17 óra 15-re Fletchernek már az összes gépe a fedélzeten volt, beleértve a 3. hullám támadóit is. A támadás során 2 amerikai repülő lőtt csak le. A kötelék ezután dél felé fordult, hogy találkozzon Fitch-csel. A támadás eredménye 1 elsüllyedt romboló, 1 elsüllyedt aknarakó és 3 elpusztított aknaszedő mellett néhány hidroplán megsemmisítése volt. Összesen 76 db 1000 fontos bombát, 22 torpedót és 8000 gépágyúlöszert használtak el. A *Yorktown* pilótái ezzel átestek az első komolyabb harcon. ⁸¹ A Port Moresby ellen készülődő flotta azonban a légítámadás révén tudomást szerzett az amerikai jelenlétről és ismerve az amerikai haditengerészeti repülők hatósugarát, hozzávetőlegesen meg tudták állapítani Fletcher pozícióját. Ekkor már jelentős japán erők voltak a térségben: Goto ellentengernagy biztosította a Port Moresby ellen vonuló partraszálló hajókat a *Shoho* könnyű-hordozóval, 4 nehézcirkálóval és 2 rombolóval. Takagi altengernagy látta el a távolfedezetet Hara ellentengernagy 2 hordozójával, a *Shokaku*-val és a *Zuikaku*-val, amelyeket 2 ne-

hézscirkáló és 6 romboló kísért.⁸² Takaginak 125 repülőgépe volt Fletcher és Fitch 141 repülője ellen. Takagi, értesülve a Tulagi elleni légitámadásról, azonnal megindult a Salamon-szigetektől nyugatra Fletcher felé. A meglepetés és a rutinosabb pilóták mellett szóltak. Fletcher azzal, hogy dél felé haladt, elrontotta Takagi meglepetését. 5-én találkozott Fitch-csel és üzemanyagot vett fel a *Neosho*-ról. Másnap Fitch hajói vettek fel üzemanyagot, azután délre küldték a *Neoshót* és a *Sims*-et, a két TF pedig ÉNY felé fordult. Délután ugyanis az USAAF 4 B-17-cse megtámadta Gotot Bougainville-től délre (egy közeli találatot értek el a *Shobon*). Fletcher úgy számolt, hogy május 7-én ér Goto hatótávolságba.⁸³

Fletcher Crace ellentengernagy támogaterejét (HMAS *Australia*, *Chicago* nehézcirkálók, HMAS *Hobart* könnyűcirkáló és a *Perkins*, *Walke* rombolók) a Jomard-átjáró felé küldte, hogy támadja meg a minden bizonnyal arra tartó csapatszállítókat.⁸⁴ A japán inváziós csoport Kajioka ellentengernagy parancsnoksága alatt a *Yubari* könnyűcirkálót, 6 rombolót és 11 szállítóhajót foglalta magába (5 szállítón tengerészeti egységekkel, 6-on pedig katonákkal). Előttük haladt Marumo ellentengernagy támogató csoportja 2 hidroplánszállítóval, 2 könnyűcirkálóval és 3 ágyúnaszáddal. 6-án éjszaka Fletcher és Takagi 100 mérföldnyire jártak egymástól, de folyamatosan távolodtak: ÉNy ill. dél felé. 60 mérföldnél Fletcher már radarral észrevette volna a japán hordozókat.⁸⁵ Május 7-én reggel 8 órakor amerikai felderítőgépek észlelték Marumo erejét, amit 2 hordozónak és 4 cirkálónak írtak le 150 mérföldnyire északnyugatra. Fletcher (és Fitch) joggal hihette, hogy ez a főerő. A *Lexington* 9 óra 30-kor indította repülőit, a *Yorktown* valamivel később.⁸⁶ Fél tizenegykor már kb. 90 gép tartott a japánok felé. A felderítőrepülő ekkor korrigált: 2 cirkálóból és 4 rombolóból áll az ellenség. Az

amerikai gépeket nem hívták vissza, mert a tankolás és felszállás közben a hordozók roppant kiszolgáltatottak lettek volna. 11 óra körül a *Lexington* támadócsoportja 1 könnyű-hordozót, 3 nehézcirkálót, 2 rombolót észlelt – ráakadtak Goto egységére.⁸⁷ A hordozó a *Shoho* (testvérhajója a *Zuiho*) volt 11,262 tonnával és alig 30 repülővel.⁸⁸ A *Lexington* gépei leszedték ugyan a *Shoho* vadászvédelmét, de közvetlen találatot nem sikerült elérni. A *Yorktown* gépei ezeket bepótolták: 2 darab 1000 fontos találta el a hajót, amelyen tűz ütött ki. További találatokat követően néhány percen belül elsüllyedt, 631 fővel a fedélzetén. Goto megmaradt erőivel gyorsan visszavonult északkeletre.⁸⁹

Időközben Crace tengernagy különítményét megtalálták a japán szárazföldi felderítő repülők. A *Shohót* ért támadás pedig azt jelentette, hogy legalább egy amerikai hordozó is a környéken van. Ezért az Inváziós erő visszavonult Rabaulba, nem kockáztatva a szállítóhajókat egy csatában. Crace-t először 11 japán bombázó támadta sikertelenül Rabaulból. A következő légitámadást egy tucat szárazföldi torpedóvető hajtotta végre kis magasságból: ötöt lelőttek, és mind a 8 kilőtt torpedót sikerült elkerülni. Később 20 „Sally” nehézbombázó támadott sikertelenül 20000 lábról. Ez is kudarcba fulladt. Végül 3 B-17-es tévedésből bombázta őket. Ez már a rettenthetetlen Crace-nek is sok volt, ezért elindult Ausztrália felé.⁹⁰

Reggel nemcsak Fletcher, hanem tőle 400 mérföldre délre Takagi is elhibázta az ellenség főerejét. A japán felderítőgépek a *Neosho*–*Sims* párost egy hordozóként és egy cirkálóként azonosították, amik ellen be is vetették a teljes légierőt a 2 hordozóról. A szintbombázás hatástalan volt, de dél körül 36 Val 3 bombával végzett a *Sims*-el (2 bomba a gépházban robbant). A *Neosho* 7 találatot kapott és egy lelőtt japán Val a hajó tatjára zuhant. A tanker tehetetlen ronccsá vált, de nem süllyedt el⁹¹ – végül a *Henley*

romboló 4 nappal később 123 túlélő felvétele után megadta a kegyelemdöfést torpedóival.⁹² Délután fél háromkor Fletcher gépei újra harcra készek voltak. A tengernagy értesült az inváziós erők visszafordulásáról és kelet felé kereste a japán főerőt. Naplemente előtt a radarok sok repülőt észleltek. Takagi már közel járt, ugyanis a *Neosho* és kísérlője elleni támadást követően északra fordult és felfedezte Fletchert. Ami az amerikaiakat megmentette, az az időjárás volt: a felhős, esős időben a japán támadó repülőgépek nem akadtak rájuk. A radaron észlelt japán repülőket ellen felküldött vadászok 9 ellenséges repülőgépet pusztítottak el. Ezek a vadászok már éjjel értek vissza a hordozókhoz, ezért felkapcsolták a keresőfényeket, hogy megkönnyítsék a leszállást. Ez tengeralattjáróktól hemzseggő vizeken örült felelőtlenség volt, de az USN ezúttal megúsza. Takagi tényleg közel volt, hiszen 3 japán repülő csaknem leszállt az amerikai hordozókra tévedésből. Mindkét fél nagyjából tisztában volt a másik helyzetével, de egyik sem merte megkockáztatni az éjszakai harcot. Takagi továbbra is észak felé haladt, míg Fletcher dél–délkelet felé.⁹³

HORDOZÓK HORDOZÓK ELLEN

Május 8-án reggel 6 és 6 óra 30 között mindkét fél felderítő repülőket küldött ki. Ekkor 180 mérföldre jártak egymástól: Takagi északra, Fletcher délre (az éjjel alig 100 mérföldre haladtak el egymás mellett). Hara a felderítők után küldte 90 repülőjét, hogy mielőst megvan a cél, azonnal támadjanak. Fletcher ellenben megvárta a pontos felderítési adatokat és ezek birtokában 8 óra 35-kor kezdte meg a gépek indítását. A két hordozóról összesen 17 F4F, 46 SBD és 21 TBD indult útnak. Egy jól koordinált támadás tökéletes időzítést követelt: a vadászok legfelül biztosítanak, alattuk az SBD-k, végül egészen alacsonyan a torpedóvetők repültek.

Az egész köteléknek az utóbbiak, a leglassabbak sebességéhez kellett alkalmazkodnia.⁹⁴

11 órakor az amerikai radarok (amelyek 1942 májusában még csak a hordozókra, csatahajókra és cirkálókra voltak telepítve)⁹⁵ 70 mérföldre japán gépeket észleltek. Az amerikai flotta dél felé fordult és Fletcher átadta a taktikai parancsnokságot a tapasztaltabb Fitch-nek, aki gyorsan 9 F4F vadással erősítette meg a légi járőröket és néhány SBD-t is hívott segíteni. 11 óra 20 perc körül, hátukban a nappal, megérkeztek a japánok. Ekkor a két TF egymástól 1–2 mérföldnyire, külön védekezett, ezzel megosztva a tűzerőt, de reményeik szerint a támadó japánokat is.⁹⁶ A *Yorktown* kb. 8 torpedót került ki. Aztán egy páncéltörő bomba keresztülhaladt a repülőfedélzeten és a hajó belsejében robbant, amelynek következtében egy kb. 12 hüvelykes lyuk keletkezett a repülőfedélzeten, kilyukadtak olajtartályok, és a javítószemélyzet jó része (66 fő) meghalt. A hajó azonban úszóképes maradt, és hamarosan a repülőket is fogadni tudta.

A *Lexington* rosszabbul járt: 10 torpedót ugyan kikerült, de az 1927-ben épült hajó nem vehette fel a versenyt fordulékonyaságban a *Yorktown*-nal. 2 torpedótálatot követően a hajó 7 foknyira megdőlt, amit nagy nehezen korrigáltak. Két bomba is becsapódott: egy a kéménynél, egy az 5 hüvelykes lőszerknél.⁹⁷ Csak 25 percig tartott a támadás, de szolgált néhány tanulsággal: a védő vadászgépek 3000 méteren járőröztek, holott a japánok 6000 méteren érkeztek. Rengeteg idő telt el azzal, hogy a megfelelő magasságba emelkedtek. Bebizonyosodott, hogy az SBD-k esélytelenek a Zérókkal szemben, akik nagyon is értették a dolgukat, akárcsak a Valok és Katék pilótái, holott nem is ők voltak a japán tengerészeti légierő elitje (az elit az *Akagin* és a *Kagán* szolgált). Az amerikai radar megbízhatatlan volt: a támadás alatt mind a *Yorktown*, mind a *Lexington* lokátora kikapcsolt egy időre.⁹⁸

Időközben az amerikai pilóták is ráakadtak Takagira. Elsőnek a *Yorktown* SBD-i érték el a célterületet 17 000 lábon, de felbecsülhetetlen értékű időt veszítettek azzal, hogy a cél felett körözgettek, várva a TBD-eket, időt adva a japán Zeróknak, hogy megtámadják őket és a *Zuikakunak*, hogy elrejtőzzön egy esőfelhő alatt. Elsőnek az 5. torpedóvető század támadt vadászfedezettel a *Shokaku* ellen. Nem érték el találatot. Az SBD-k jobban szerepeltek: 24 gépük 4 elvesztése árán két találatot ért el. Sikerült tönkretenni a repülőfedélzetet, így a *Shokaku* megbénult – az amerikai pilóták szerint el is süllyedt. 12 óra 30 perckor a *Shokakut* elindították Truk felé (150 halott a fedélzeten), repülőgépeit a *Zuikakura* irányították. A *Lexington* gépei a *Zuikakut* támadták (volna). Az SBD-k jórészt nem bukkantak rá, így hazaindultak. A TBD-k sikertelenül támadták a *Shokakut*. Néhány zuhanóbombázó végül ráakadt a *Zuikakura*, és szerintük egy bombájuk el is találta. Valójában a hordozó sértetlen maradt, de alig maradt repülője.⁹⁹

Május 8-án az USN 10 repülőt, a JPN 30-at veszített, és mindkét fél azt hitte magáról, hogy győzött. Takagi úgy hitte, hogy noha különböző okokból, de egyik hordozója sem maradt bevethető állapotban, viszont az amerikaiaknak két hordozója elsüllyedt! Fletcher viszont úgy gondolta, hogy Moresby invázióját sikerült megakadályozni, és egy könnyűhordozót elsüllyesztett, a *Shokakut* pedig megrongálta, cserébe két hordozója néhány sérüléseért. Ez jó aránynak tűnt délután 12 óra 48 perccig, amikor a *Lexingtonon* (amelyből szivárgott a gázolaj) egy találat eredményeként robbanás történt. A hajó kigyulladt ugyan, de funkcióit még ellátta: repülőgépeket fogadott és indított. Egy órával később újabb robbanás következében leállt a hűtőrendszer, és a tűz egyre terjedt. 16.30 perckor a *Lexington* hirtelen megállt. A tűz a bombaraktár felé terjedt, amikor Fitch tengernagy átszállt a *Minneapolis* ne-

hézcirkálóra, a kíséret parancsnokának, Kincaid tengernagynak a vezérhajójára. A hordozót, miután a legénység elhagyta, egy romboló süllyesztette el torpedóval. Nyilvánvaló, hogy a *Shobo* elpusztítása nem ellensúlyozta a *Lexington* elvesztését, de ennek a közeljövőben nem volt jelentősége. Súlyos sérülései miatt kimaradt volna a midway-i csatából, akárcsak a *Shokaku* és a *Zuikaku*.¹⁰⁰

Így május 8-án estére egyik fél sem volt abban a helyzetben, hogy folytassa a csatát. Port Moresby invázióját el kellett halasztani, mert a közvetlen támogatáshoz nem maradt megfelelő számú repülőgéppel ellátott hordozó. Fletcher Tongatabu felé vonult vissza, majd parancsot kapott Nimitztől, hogy siessen Pearl Harborba. A sietséget az amerikai felderítés, a kódfejtők hírei indokolták: Yamamoto Midway megszállására készül.¹⁰¹

JEGYZETEK

¹ BAK JÓZSEF–CSONKARÉTI KÁROLY–LÉVAI GÁBOR–SÁRHIDAI GYULA: *Hadihajók*. Budapest, 1984, Zrínyi. 70–71.; vö. Sárhidai Gyula (szerk.): *Arzenál '85*. Budapest, 1985, Zrínyi. 17.

² KEEGAN, JOHN: *A tengeri hadviselés története*. H. n., 1998, Corvina. 154.

³ Bak–Csonkaréti–Lévai–Sárhidai: i. m. 71.

⁴ BENJAMIN F. SCHEMMER (szerk.): *Almanac of Liberty*. H. n., 1974. 99–100.

⁵ Keegan: i. m. 155–156.; vö.: Arzenál '85. 18–19.; vö. Bak és mások: i. m. 72–73.

⁶ Almanac of Liberty. 100.

⁷ Bak–Csonkaréti–Lévai–Sárhidai: i. m. 75., 223–224., 302–305.; vö. Keegan: i. m. 56.

⁸ SMITH, W.W.: *Midway*. New York, 1966, T. Y. Crowell Company. 9–13.; Keegan, John (szerk.): *Atlasz – Második világháború*. Budapest, 1995. 67.

⁹ Munson, Kenneth: *A II. világháború repülőgépei*. Budapest, 1995, Műszaki, 2. kiadás. 175–177.; vö. SPICK, MIKE: *A szövetséges légierő ászai*. Debrecen, 1998, Hajja & Fiai. 178–179.

¹⁰ Munson: i. m. 107–108.

¹¹ Spick: i. m. 173–178.

¹² Munson: i. m. 310.; vö. HOLMES, RICHARD (szerk.): *Háborúk világtörténete*. H. n., 1992. 210.

¹³ Munson: i. m. 35–36.; vö. Háborúk... 210.

- ¹⁴ Munson: i. m. 265–266.; Háborúk... 218.
¹⁵ Munson: i. m. 87–88.
¹⁶ Spick: i. m. 171–173.
¹⁷ Keegan: i. m. 201.
¹⁸ Uo. 161–162.
¹⁹ Almanac of Liberty. 93.
²⁰ Keegan: i. m. 163.
²¹ Hoyt, Edwin: *Pearl Harbor*. H. n., 1999. 54–64.
²² Atlasz – Második világháború. 68–69.
²³ Almanac of Liberty. 101.
²⁴ Keegan: i. m. 157.
²⁵ Hoyt: i. m. 86–87.
²⁶ Uo. 91–93.
²⁷ Bak és mások: i. m. 59–60, 431, 433.
²⁸ Smith: i. m. 7.
²⁹ Hoyt: i. m. 109.
³⁰ JAKOVLEV, N. N.: *Pearl Harbor rejtélye*. Budapest, 1978, Kossuth Kiadó. 15.
³¹ Hoyt: i. m. 143–144.
³² Jakovlev: i. m. 27–28.
³³ CLAY BLAIR, JR.: *Silent Victory*. Philadelphia and New York, 1975, Lippincott Company. 86.
³⁴ Hoyt: i. m. 119., 155.
³⁵ Uo. 159–160.
³⁶ Jakovlev: i. m. 49–50.
³⁷ Hoyt: i. m. 170–171.
³⁸ Uo. 179.
³⁹ Uo. 180–183.; vö. Jakovlev: i. m. 52–54.; vö. Bak és mások: i. m. 213, 215.
⁴⁰ Smith: i. m. 8.
⁴¹ Hoyt: i. m. 184.
⁴² Uo. 189–190.
⁴³ Bak–Csonkaréti–Lévai–Sárhidai: i. m. 213.
⁴⁴ Smith: i. m. 6.
⁴⁵ PEMSEL, HELMUT: *A History of War at Sea*. H. n., 1979, Naval Institute Press. 125.
⁴⁶ Jakovlev: i. m. 62.
⁴⁷ Smith: i. m. 8–12.
⁴⁸ Clay: i. m. 106.
⁴⁹ Hoyt: i. m. 205–213.
⁵⁰ Smith: i. m. 9.
⁵¹ Pemscl: i. m. 126.
⁵² THÜRK, HARRY: *Singapore – Egy erőd eleste*. Budapest, 1973, Kossuth Kiadó. 67.
⁵³ Uo. 109–113.; vö. Bak és mások: i. m. 62–63, 348, 369.; vö. Commager, H. S.: *A második világháború története*. Budapest, 1991. 189–191.
⁵⁴ Almanac of Liberty. 110.
⁵⁵ Pemscl: i. m. 126–127.
⁵⁶ Almanac of Liberty. 114–115.
⁵⁷ Pemscl: i. m. 126–128.
⁵⁸ Jakovlev: i. m. 52.; TOLAND, JOHN: *The Rising Sun*. New York, 1970, Random House. 220.
⁵⁹ Clay, Blair, Jr.: i. m. 129.
⁶⁰ Commager: i. m. 200–204.
⁶¹ Smith: i. m. 13.
⁶² Hoyt: i. m. 235–237.
⁶³ Smith: i. m. 14.; vö. Hoyt: i. m. 241–244.
⁶⁴ Smith: i. m. 15.
⁶⁵ Uo. 14.
⁶⁶ Uo. 16.
⁶⁷ Pemscl: i. m. 126.
⁶⁸ Háborúk világtörténete. 213–214., vö. Pemscl: i. m. 127–128.
⁶⁹ Clay: i. m. 205.
⁷⁰ Munson: i. m. 193–194.
⁷¹ Pemscl: i. m. 128.
⁷² Clay: i. m. 215.
⁷³ Uo. 335.
⁷⁴ Uo. 215.
⁷⁵ Smith: i. m. 18.
⁷⁶ Atlasz – Második világháború 74–75.
⁷⁷ Smith: i. m. 19–20.
⁷⁸ HOYT, EDWIN: *Vér és verőfény*. Budapest, 1992, Holnap. 19–20.
⁷⁹ Smith: i. m. 25–26.
⁸⁰ Uo. 54.
⁸¹ Hoyt: i. m. 21–23.
⁸² Smith: i. m. 26–29.
⁸³ Hoyt: i. m. 12–13.; vö. Smith: i. m. 30–31.
⁸⁴ Smith: i. m. 30.
⁸⁵ Hoyt: i. m. 53.
⁸⁶ Smith: i. m. 30–31.
⁸⁷ Hoyt: i. m. 54–55.
⁸⁸ Smith: i. m. 32–33.
⁸⁹ Quick, John: *Dictionary of Weapons & Military Terms*. H. n., 1973, McGraw-Hill Book Company. 397.; vö. Bak–Csonkaréti...: i. m. 298.
⁹⁰ Smith: i. m. 33.; i. m. Hoyt: i. m. 57–63.
⁹¹ Hoyt: i. m. 68–73.; vö. Smith: i. m. 33–34.
⁹² Hoyt: i. m. 37–52.
⁹³ Smith: i. m. 35.
⁹⁴ Hoyt: i. m. 65–68.; vö. Smith: i. m. 36–37.
⁹⁵ Smith: i. m. 39–40.
⁹⁶ Uo. 32.
⁹⁷ Hoyt: i. m. 93–96.; vö. Smith: i. m. 41.
⁹⁸ Hoyt: i. m. 96–133.; Smith: i. m. 42–44.
⁹⁹ Hoyt: i. m. 96.
¹⁰⁰ Smith: i. m. 45.
¹⁰¹ Uo. 46–47.

KOVÁCS GYÖRGY ATTILA

A MÁV magyar gyártmányú 24,5 méteres Y-kocsijai



Gyerekkorom óta érdekel a vasút. A többi lelkes vasútbaráttól eltérően azonban nem a „gördülő cróművekként” a figyelem központjában lévő mozdonyok érdekelnek, hanem a háttérben lévő személykocsik. Az ember vonaton utazva nem a mozdannyal, hanem egy személykocsiban kerül fizikai kontaktusba a vasúttal.

Aki sokat utazik, annak feltűnik, hogy vannak fülkés és termes kocsik, és azon belül is számtalan belső elrendezésű járművet figyelhet meg. Sőt a kocsik külső megjelenése sem egyforma. Különbözhet a járművek színe, magassága, az ajtók száma és típusa. A „vált fülű” megfigyelők könnyen észreveszik a pápaszemes, „miskolci” vagy kúpos tetejű kocsikat.

Azonban ez a szleng alkalmatlan arra, hogy a MÁV jelenkori legjelentősebb kocsicsaládját bemutassam, ezért a járművek oldalán lévő egységes 12 számjegyű UIC¹ pályaszám 5-8. számjegyét – személykocsiknál egymástól kötőjellel elválasztott tagjait – az ún. közép-számcsoporthoz használok az azonosításra.

A különböző elnevezés azonban egyet jelent: a győri Magyar Vagon- és Gépgyárban épült járművekről, illetve azok Dunakeszi Járműjavítóban történt átépítéséről van szó. A lassan négy évtizede üzemelő járművek megérdemlik, hogy egy kicsit többet tudjunk róluk. A hazai szakirodalomban közölt adatok hézagosak és néha ellentmondóak. Írásomban kísérletet teszek a sokszínű típuscsalád (kilenc alaptípus, több átépítés) bemutatására.

A magyar vasút az 1960-as években

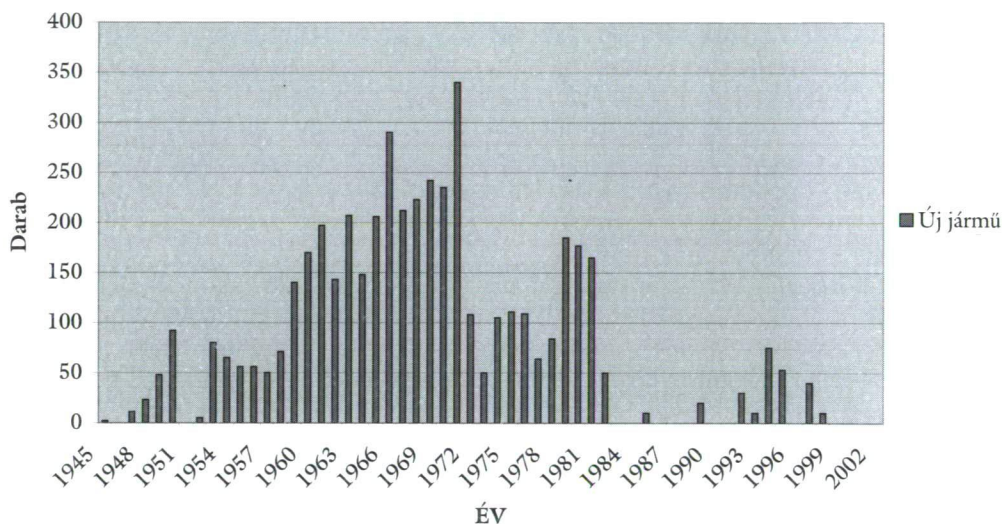
A 2. világháború pusztításaiból újjáépített vasút, a nehézipart támogató új gazdasági-társadalmi rendszer miatt, története során korábban nem tapasztalt mértékű igénybevételnek volt kitéve.

Az utasok száma 1937-es 71,2 millió főről 1950-re 181,4 millió főre, 1960-ra már 346,6 millió főre növekedett. Ezzel párhuzamosan az elszállított áru mennyisége az 1937-es 22,1 millió tonnáról 1950-re 39,1 millió tonnára, 1960-ra már 92,7 millió tonnára nőtt. Azonban a növekvő szállítási teljesítmények mögött egy elavult vasút állt: 1960-ban a vonatok 90%-át még mindig gőzmozdonyok vontatták! A vasúti pálya is elavult volt. A hatvanas években a 9498 km hosszú vasúti hálózatba beépített vágányok 44%-a 40 évnél is idősebb volt. A vonalak 59%-án csak 20 tonnánál kisebb tengelynyomású járművek közlekedhettek. A 100 km/óránál nagyobb sebesség a hálózat 25%-án volt megengedett. A kétvágányú vonalak aránya a teljes hálózatból 12%-ot, a villamosított vonalak aránya 7%-ot tett ki. A hálózat minőségi mutatói alapján egyre kevésbé felelt meg a fokozatosan

növekvő forgalomnak. Az 50-es évek végétől egyre gyakrabban fordultak elő kapacitáshiány miatt szállítási feszültségek. A vasúti hálózat és a járművek egyaránt megérették a cserére.

A vasúti járművek és a pálya megújítását tovább már nem lehetett halogatni, ezért a hatvanas évtizedben nagyszabású fejlesztések történtek. 1963 és 1972 között a fővonalai vontatás korszerűsítéseként 20 db M61, 221 db M62 dízel, és 189 db V43 villamos mozdonyokat vásároltak. A vontatójármű korszerűsítésnek köszönhetően 1970-ben a vontatási teljesítménynek már csak 33%-át adták a gőzösök, a többit a dízel- és a villamos mozdonyok biztosították.

1959 és 1971 között volt a személykocsi beszerzések fénykora: 2753 darab járművet (nemzetközi és belföldi forgalomra alkalmas expressz- és gyorsvonati kocsikat, elővárosi kocsikat), évente átlagosan 211 darab új kocsit szereztek be (1. ábra). A magyar vasúttörténetben azóta sem volt példa ilyen mértékű járműbeszerzésekre! A dolgozatom témáját jelentő 668 darab Y-kocsit a MÁV 1964 és 1974 között a győri Magyar Vagon- és Gépgyártól vásárolta.



1. ÁBRA A MÁV ÚJ SZEMÉLYKOCSI BESZERZÉSEI 1945–2000 KÖZÖTT

Ezt a korszerűsítési folyamatot foglalta keretbe és jelölte ki a fejlesztés új irányait az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció. Széchenyi-koncepciója óta az első olyan elgondolás volt, amely az összes közlekedési ágazatot átfogó fejlesztési tervvel lepte meg.

A koncepció célul tűzte ki a forgalmas vasúti vonalak korszerűsítését és új járművek beszerzését, a mellékvonalakon a vasúti forgalom közútra terelését, a nemzetgazdasági beruházásokon belül a közlekedési beruházások arányát a korábbi 8-12%-ról 14-18%-ra tervezték emelni.

Ennek jegyében a villamosított vonalhálózat nagysága is növekedett: 1965-ben a hálózat 5,7 %-a volt villamosított, ez az arány 1985-re 25,9 %-ra nőtt. Azonban az olajárrobbanások hatásai is elérték a keleti blokkot, valamint a szocialista országok gazdasági válsága fokozatosan elmélyült. A gazdasági nehézségek miatt folyamatosan csökkentek

koncepcióban szereplő fejlesztések anyagi hátterei, a közlekedési és azon belül a vasúti beruházások is. Az egyre csökkenő fejlesztési forrásokat a járműpark fejlesztésére összpontosították. Ezzel párhuzamosan a hálózat fejlesztését elhanyagolták. Az elmaradt fejlesztések pótlása 1977-ben 25-30 éves időtartamban 40 milliárd forintot jelentett volna. A járműköz-pontú fejlesztés nemcsak a vasúti beruházások szerkezetében idézett elő aránytalanságokat, hanem annak hatásai hosszabb távon is befolyásolták a vasúti kapacitások változását. A MÁV rövidtávon megtérülőnek látszó járműbeszerzésekkel próbált meg úrrá lenni a szállítási feszültségeken. A járművek viszonylag rövidebb élettartama gyakoribb pótlásukat és selejtezésüket tette szükségessé, mint a náluk háromszor-négyszer hosszabb élettartalmú hálózati létesítményeké. Ennek a stratégiának következményei napjainkra értek be, mert a nagyobb hálózati beruházásokra csak viszonylag hosszabb periódusonként van szükség.

Néhány szó a gyártókról

A győri Magyar Vagon- és Gépgyár² 1897-1980 között vasúti személy- és teherkocsi-gyártás hazai fellegetvárának számított. Ebben az időszakban összesen belföldre és külföldre 48447 darab jármű (átlagosan 583 jármű/év) készült. Személykocsikból 10097 darab (ebből 3217 belföldre) épült. Azonban egy sajnálatos KGST szakosodási egyezmény következtében 1980-ban megszűnt a győri vasúti járműgyártás. Elsősorban a nemzetközi és a belföldi expressz- és gyorsvonati forgalomra készítették járműveket. 1964-1976 között a MÁV részére 668 darab Y-kocsit szállítottak.

Az 1926-ban átadott Dunakeszi Főműhely³ elsősorban a MÁV járműparkjában lévő 4 tengelyű, forgóvázas személykocsik fővizsgáztatásával, javításával foglalkozott. Azonban a 2. világháborút követő jóvátételi szállítások lekötötték a MÁV klasszikus beszállítóinak, a Ganz Vagon- és Gépgyárnak, valamint a Magyar Vagon- és Gépgyárnak a szabad kapacitárait, ezért a MÁV és a Nehézipari Minisztérium az addig csak járműjavítást végző Dunakeszi Főműhelyben személykocsi építő kapacitást hozott létre⁴.

1947 és 1982 között 3306 darab új jármű (nem átépítések!) is készült (átlagosan 94 jármű/év). Dunakeszin elsősorban az elővárosi forgalomra alkalmas személykocsik készültek. 1975-ben vezették be a nagyelemes főjavítási technológiát⁵, amely során a kocsiszekrény jellegének megőrzése mellett az alaptípustól eltérő kocsitípusokat alakítottak ki. A különböző kocsitípusok szekrényvázainak főbb darabjait (az oldalfal elemeket) a meglévő készülékekben gyártották, ami csökkentette az átfutási időt és javította a termelékenységét. Több győri kocsiból is ezzel a technológiával varázsoltak teljesen új rendeltetésű járművet.

Tizenöt éves szünet után 1997 és 1998 között a MÁV részére ismét új járművek építésére került sor. A mai kor élvonalához tartozó Z1-es személykocsikkal tért vissza cég a járműgyártáshoz. 2001-ben a Bombardier csoporthoz került az ADtranz, és ezzel együtt a személykocsigyártás- és felújítás hazai központja is.

Az első 24,5 m-es kocsik (-51 és -57-es járművek)

Az 1896-ban alapított győri gyár a hazai személykocsigyártás központjának számított. Az 1950-es évek magas gyártási színvonalát igazolta az UIC előírásoknak megfelelő, 140

km/h sebességre alkalmas személykocsik készítése, a gyártmányok minőségével elért különféle díjak. Így nem volt meglepő, hogy 1964-ben a korábbi kocsiknál hosszabb, 24,5 méter ütközők közötti hosszú, ún. Y-kocsik prototípusait elkészítették. Besorozásukkor az 1. osztályú jármű az Aa 1300, a 2. osztályú jármű a Ba 3300 megnevezést kapta.

A 140 km/h-s sebességre alkalmas kocsik elsősorban nemzetközi forgalomra készültek. A kocsik Schlieren-csapágyvezetésű, RÁBA-OSzZsD forgóvázakat, ventilátoros nyomószellőzést, 220 V-os fénycsővilágítást (MÁV állagában-elsőként), villamos (1000 V 16 ²/₃ Hz, 1500 V 50 Hz, 1500 és 3000 V egyenfeszültség) és gőzfűtést, KEs-GPR fékrendszert kaptak.

A járművek külső megjelenése is különbözött a későbbi győri kocsiktól: viszonylag alacsonyabb kocsik (4050 mm magasak) és a jármű vége felé egy csonka kúphoz hasonlóan csökken a magasságuk (ehhez hasonlóak a későbbi lengyel gyártmányú -37-es kocsik). Azonban ezeknek a járműveknek az egyedi ismertetőjegyét a körablakos homlok átjáróajtók jelentik. Innen ered a „pápaszemes” elnevezés. A járművek sorozatgyártása során még 50 darab 1. osztályú koci (1965: Aa 1301–1350) és 150 darab 2. osztályú koci (1966: Ba 3301–3400, 1968: Ba 51 55 20–51 100...149) készült. Az utolsó szállítmány már az új pályaszámmal jött ki a gyárból. A kocsik a nemzetközi forgalom mellett az újonnan induló belföldi expresszvonatokban közlekedtek⁶. A MÁV nemzetközi forgalmú kocsiparkjának fejlődésével párhuzamosan ezek a kocsik kiszorultak a nemzetközi forgalomból és a belföldi expressz- és gyorsvonatokban közlekedtek.

Az első átépítések

Még javában folyt a sorozatgyártás Győrben, amikor 1965-ben 7 darab frissen készült Aa koci (Aa 1333, 1334, 1346–1350 pályaszámú kocsik) a Dunakeszi Járműjavítóba került, hogy azokat a nemzetközi forgalomból, elsősorban a Budapest–Dortmund viszonylatból hiányzó 1./2. osztályú kocsikká építsék át. A kocsikban 4 ülke maradt 1. osztályú, 5 ülke pedig 2. osztályú lett, műbőr ülésekkel.

Az átépített kocsik az ABmo 39-51 000-006 pályaszámokat kapták. Az ABm 39-41 (1969–1970) és 39-80 (1981) középszámscsoportú kocsik beszerzésével a 39-51-es kocsik többfeszültségű fűtőberendezését kicserélték és belföldi forgalmúak lettek ABmo 39-57 megjelöléssel. A nemzetközi szabályzatokban (UIC kódex, RIC) bekövetkező változások miatt 1990-től az „m” megjelölés elmaradt.⁷



A belföldi expresszvonati szerelvényeket a Budapest–Miskolc–Nyíregyháza vonal villamosításának befejezése után (1967. május vége) e vonalon az Aa 1300 és Ba 3300 kocsikból állították ki. Az expresszvonati rendszer meghonosítása, a nagyobb sebesség (100 km/h helyett 120 km/h), valamint a vonatok és kocsik egységes megjelenése érdekében új büfé-bisztrókocsik építését követelte. Az akkori elnevezéssel: „a reprezentatív belforgalmú gyorsvonatok, mindenk előtt a Tokaj expressz büfékocsijait” a Ba 3300-as kocsikból, azok főjavításának keretében, 1976–1977-ben hozták létre. A Baét/Bav/BRmo (tervezett/első/későbbi) sorozatjelű kocsik a 85-51 000-015 és a 85-57 000-010 pályaszámokat viselték (1. táblázat).

Büfékocsik	Az átépítésre került kocsik pályaszámai		
85-51 003		20-51 081	3382
85-51 004		20-51 085	3386
85-51 005		20-51 076	3377
85-51 006		20-51 092	3393
85-51 007		20-51 087	3388
85-51 008		20-51 078	3379
85-51 009		20-51 098	3399
85-51 010		20-51 055	3356
85-51 011		20-51 061	3362
85-51 012		20-51 054	3355
85-51 013		20-51 084	3385
85-51 014		20-51 050	3351
85-51 015		20-51 063	3364
85-57 000			3301
85-57 001	85-51 000	20-51 053	3354
85-57 002		20-51 094	3395
85-57 003	85-51 001	20-51 088	3398
85-57 004		20-51 051	3352
85-57 005		20-51 052	3353
85-57 006		20-51 073	3374
85-57 007		20-51 074	3375
85-57 008		20-51 089	3390
85-57 009	85-51 002	20-51 093	3394
85-51 010		20-51 034	3335

1. TÁBLÁZAT: A BA 3300-AS KOCSIKBÓL ÁTÉPÍTETT 85-51/85-57-ES KOCSIK PÁLYASZÁMAI

Nem lenne teljes a kép, ha nem említénénk meg, hogy az -51-es kocsikból még átépítettek különleges, nem közforgalmú személykocsikat is. Így találhatunk még vontatási mérőkocsit (99-80 002), felsővezeték-mérő kocsit, sőt a darus szerelvényekben segélykocsit is.

Újabb Y-kocsik Győrből

A MÁV a belföldi expressz- és gyorsvonati forgalom fejlesztése miatt 1969-től három lépcsőben új Y-kocsikat, ezzel egyidőben pedig új nemzetközi forgalmú ülőhelyes és poggyászkocsikat szerzett be Győrből. A kocsik a korábbi -51-es kocsicsaládtól eltérően teljes hosszban 4230 mm magasak. A nemzetközi forgalmú járművek a -41-es, a belföldiek pedig a -47-es elnevezést kapták.

A kézfék nélküli kocsivég WC-jének, mosdójának és az első hat utasfülke alapterületének felhasználásával épült a büfétér, amely büfépultot, hideg-meleg konyhát, raktárat, vendégteret tartalmazott. A 85-51-es kocsik nemzetközi forgalomra is alkalmasak voltak, mert a lengyel ZWAR gyártmányú, AJO 4 típusú villamos fűtési berendezésük 1500 V és 3000 V egyenárammal, 1000 V 16 2/3 Hz, 1500 V 50 Hz és 3000 V 50 Hz-es váltakozó árammal is működtethető volt. A kocsik BRmo megnevezése később BRO-ra módosult. Napjainkra ezeket a bisztrókocsikat kivonták a forgalomból. Két járművet 1990-ben az 1991. VI. 2-án induló Budapest–Miskolc IC kiszolgálására Dunakeszin étkező-bisztrókocsivá építették át. Új számozásuk 88-67 000...001 WRRo lett.

A NEMZETKÖZI FORGALMÚ -41-ES KOCSIK

A 140 km/h-ás maximális sebességű, nemzetközi forgalmú kocsikon először alkalmaztak gőz- és villamos üzemi légfűtést. A járművek Friedmann-rendszerű kétcsatornás, önműködő hőfok-szabályozású, AGW-típusú légfűtő- és szellőztető berendezéssel és Schaltbau-típusú feszültség-átkapcsoló berendezésekkel voltak felszerelve. Ez utóbbi berendezés biztosította a különböző fűtési feszültség esetén az automatikus átkapcsolást, illetve üzemet. A fülkék hőmérséklete egyedileg szabályozott (22 °C vagy 24 °C hőmérséklet beállítása után). A kocsik fénycső-világításúak. A járműveket átmenő 12 eres árnyékolt hangosító berendezési vezetékkel és 13 pólusú kocsik közötti kapcsolattal építették meg. A bejárati ajtók kifelé nyílóak és ízeltek, a pneumatikus autózáró berendezés utólagos beépítésének lehetőségével.

A sorozatgyártás során 27 darab 1/2. osztályú (1969: ABm 39-41 000...001, 1970: ABm 39-41 002...026), 25 darab 1. osztályú (1970: Am 19-41 000...024), 125 darab 2. osztályú (1970: Bm 20-41 000...024, 1971: Bm 20-41 025...124) és 25 darab poggyászkocsi (1971: Dms 95-41 000...024) épült.

A 95-41-es járművek a MÁV második világháborút követő első poggyászkocsi beszerzési voltak. Ezeket a járműveket a nemzetközi forgalom miatt oldalfolyosóval és vánzásos csomagfülkékkel szerelték fel.

Átépitett -41-es kocsik

FEKVŐHELYES KOCSIK

A járműcsalád első átépitésre Dunakeszin, 1985-ben került sor. Az 1978-ban Kelet-Németországból beszerzett fekvőhelyes kocsik (59-41 sorozat) kiegészítésére a nagyeleemes főjavítás során 12 darab 1/2. osztályú (39-41 ABm) kocsit 1/2. osztályú fekvőhelyes kocsivá (AcBcm 43-80 000...011), 8 darab 2. osztályú (20-41 Bm) kocsit 2. osztályú fekvőhelyes kocsivá (Bcm 59-80 000...007) alakítottak át. (2.táblázat)

Az AcBcm sorozatú kocsikban 3 darab 1. osztályú, 5 darab 2. osztályú és 1 darab szolgálati fülkét alakítottak ki. Az 1. osztályú fülkékben a nappali utazáshoz 6 ülőhely, az éjszakaihoz 4 fekvőhely van. Az eredeti kocsi 9. fülkéjéből a szolgálati fülke mellé egy külön raktárfelületet alakítottak ki. Érdekeséggéppen megjegyezzük, hogy a fekvőhelyes kocsik általában 2. osztályúak, az 1. osztályú fekvőhelyes kocsi ritkaságnak számít.

Átépitett fekvőhelyes kocsik	Korábbi pályaszám
43-80 000	39-41 024
43-80 001	39-41 012
43-80 002	39-41 026
43-80 003	39-41 023
43-80 004	39-41 021
43-80 005	39-41 009
43-80 006	39-41 001
43-80 007	39-41 013
43-80 008	39-41 000
43-80 009	39-41 011
43-80 010	39-41 010
43-80 011	39-41 007
59-80 000	20-41 047
59-80 001	20-41 036
59-80 002	20-41 034
59-80 003	20-41 046
59-80 004	20-41 012
59-80 005	20-41 008
59-80 006	20-41 078
59-80 007	20-41 112

2. TÁBLÁZAT AZ ÁTÉPÍTETT 43-80-AS ÉS 59-80-AS FEKVŐHELYES KOCSIK PÁLYASZÁMAI

A 43-80 000 kocsi 1999. február 25-től ún. különcélú, vasútigazgatósági háló- és bizottsági kocsiként funkcionál. A kocsit átalakították: két fülkét kiszereleltek és a helyén egy 10-15 fős tárgyalót/cbédliót alakítottak ki. Felszerelték cseppföltétvel, műsorsugárzó berendezéssel, antennával, valamint WC-padlóját a DVJ'93 IC-kocsiknál használtosra cserélték. A Bcm 59-80-as kocsi elrendezése megegyezik a bautzeni (Bcm 59-41) fekvőhelyes kocsikéval (9 фуlke, a nappali utazáshoz fülkénként 8 ülőhellyel, az éjszakai utazáshoz 6 fekvőhellyel és 1 szolgálati фуlke). A kocsik ízelt feljáróajtóinak villamosan vezérelt és levegővel működtetett ajtózáro berendezése van. Az önműködő ajtóreteszelés 5 km/h-nál nagyobb sebességnél az ajtók belső kilincseit reteszeli.

A KOMFORTKOCSIK

1985 és 1988 között 1 darab 19-41-es és 5 darab 20-41-es kocsi felhasználásával 6 darab belföldi és nemzetközi forgalomra alkalmas, légfűtéses komfort kocsi készült. A belföldi forgalomra az ARp 84-41, a nemzetközi forgalomra a légkondicionált WSPz 89-70 sorozattal jelölték kocsikat, de egyaránt előfordultak bel- és külföldön. (3. táblázat)

Komfortkocsik	Korábbi pályaszám
84-41 000	19-41 005
84-41 001	20-41 065
84-41 100	20-41 074
84-41 101	20-41 114
89-70 500	20-41 107
89-70 501	20-41 070

3. TÁBLÁZAT: A KOMFORTKOCSIK PÁLYASZÁMAI

A komfortkocsikat a MÁV az 1985/86-os menetrendi évtől először belföldi forgalomban⁸ (Budapest-Pécs, Budapest-Szeged, Budapest-Miskolc, Budapest-Záhony), majd később nemzetközi forgalomban, a Budapest-Bécs között közlekedő Lehar és az Arrabona expresszekben, illetve az Orient expresszben Budapest-Salzburg között közlekedtetete.

A kocsik nem kézifékes végén a feljáróajtókat megszüntették, itt ruhásszekrényt és bőröndtartót alakítottak ki. A kézifékes végén meghagyták a WC-t és a külön mosdóhelységet. Egy külön szolgálati fülkét alakítottak ki az utaskísérő részére, ahol többek között egy falra szerelt szekréynsor, mosogató, mikrohullámú sütő, 160 l-es kompresszoros hűtőszekrény, ruhásszekrény, pihenőülés, a hűtőszekrény feletti polcon videomagnó, keverőerősítő, ellenőrző monitor található. A termes kocsi 1. osztályú, fejtámas ülési dönthetők, és a menetiránynak megfelelően előre vagy hátra forgathatóak. Az ülések száma 38. Az üléseknek kartámjuk, fejtámjuk és kartámmal befördítható asztalkájuk van. 1999-ben 84-41 kocsiszámú kocsikat a Keleti pályaudvar személykocsi bázisán⁹ átalakították: első lépésben kiszereleltek az utascellátó berendezéseket, a tévét és a hűtőt. Utána lekerült róluk a komfort felirat és a jel, egyfeszültségű (1500 V, 50 Hz) lett a villamosfűtés, és jól működő légjavító berendezést kaptak. A kocsikat a Szolnoki Járműjavítóban fényezték. A kocsik új pályaszáma 84-35 000...003 lett. Napjainkban a dunántúli InterCity-vonatokban 1. osztályú kocsiként közlekednek.

KISEBB VOLUMENŰ ÁTÉPÍTÉSEK

1988-1990 között Dunakeszin korszerűsítették a 95-41-es poggyászkocsikat. A korszerűsítést követően új jelölésük 95-80 Ds lett. A következő változás 1991-ben történt, amikor

főjavítás keretében Dunakeszin módosították a 19-41, 39-41 és 20-41-es kocsik egy részét. A főjavítás során a kocsikat ellátták vonathangosító-, valamint ajtózáró- és reteszelő berendezéssel. Módosították a Friedmann-rendszerű légfűtést is: a kiegészítő fűtés csatornájában forgómágnes mozgatta légszappantyúk kerültek, Elekthermax gyártmányú fűtőrudakat építettek be és a kocsi hőmérsékletszabályozása elektronikus. Az UIC előírásainak megfelelően a kocsikat felszerelték 13 csesz átmenő kábellel, így lehetőség van az ízelt feljáróajtók ajtózáró berendezésének központi működtetésére. A központi ajtózáras és reteszelés (és feloldhatósága) lehetőségének megteremtése érdekében az ajtó zárszerkezetét kiegészítették a belső oldali kilincs mágnesesen reteszelő egységével, az ajtózáró léghenger beépíthetősége érdekében módosították az ajtó felső vezetését. A kocsi válaszfalai és belső burkolatai famintázatúak, az 1. osztályú ülések „Dalida” bútorszöveggel bevontak. Az 1991–1993 közötti főjavítás után 4 darab 19-30 A (1992: 4 darab), 24 darab 20-30 B (1992: 14 darab, 1993: 10 darab) és 14 darab 39-30 AB (1992: 6 darab, 1993: 8 darab) került a MÁV állagába. A színvonalas felújításnak köszönhetően ezek a kocsik az Arrabona expressz szerelvényében még évekig Nyugat-Európába felé is közlekedtek.

2000-ben 1-1 db 19-41-es, 20-41-es, 20 -30-as és 43-80-as kocsit Dunakeszin 2. osztályú IC kocsivá átépítettek (Bp 20-67 sorozat).

2001 októberétől a fővizsgára kerülő 19-41 és 20-41-es kocsikat a G. Tim-Co kft. telephelyén – a RIC szabályzatban leírt műszaki követelmények változása miatt, mely szerint a kocsik ajtóreteszelő berendezés hiányában nem közlekedhetnek nemzetközi forgalomban – belföldiesítik. Kiszerezésre kerül a feszültség-átkapcsoló, a gőzfűtő-berendezés és csatlakozások, az előtéri lábrács megszüntetésre kerül, ott a padló folytonossá tétele történik meg. Eltávolítják az UIC-kábeleket és csatlakozásokat is.

2002 július elejéig 2 darab belföldiesített 1. osztályú (19-35 A), és 12 darab belföldiesített 2. osztályú (20-35 B) kocsi készült el. (4. táblázat) A nemzetközi rangját elvesztett járművek jelenleg elsősorban a Budapest-Nyugati pályaudvar–Nyíregyháza viszonylaton igyekeznek enyhíteni a MÁV súlyos kocsihányát.

RO-LA KÍSÉRŐKOSCIK

A kamionszállító Ro-La (Rollende Landstrasse, Gördülő Országút) vonatok szerelvényeibe a járművezetők részére a 12–24 órás utazásokhoz olyan kocsit kell besorozni, amelyben pihenni, főzni, aludni tudnak. Ezt a célt szolgálja a Dunakeszi Vagonygyártó és Javító által épített 89-10 BSc jelű kocsik. 1995-ben 8 hónap alatt készült el a 92-47-es kocsiból átépített első két prototípus kocsi. Jelölésük 89-10 000... 001 BSc. A folytatásban 20-41-es kocsiból 1997-ben 2 darab (89-10

Új pályaszám	Régi pályaszám
50 55 19-35 001-9	51 55 19-41 010-1
50 55 19-35 006-8	51 55 19-41 020-0
50 55 20-35 004-0	51 55 20-41 014-0
50 55 20-35 005-7	51 55 20-41 032-2
50 55 20-35 014-9	51 55 20-41 087-6
50 55 20-35 022-2	51 55 20-41 091-8
50 55 20-35 023-0	51 55 20-41 023-1
50 55 20-35 024-8	51 55 20-41 086-8
50 55 20-35 035-4	51 55 20-41 035-5
50 55 20-35 039-6	51 55 20-41 039-7
50 55 20-35 044-6	51 55 20-41 063-7
50 55 20-35 050-3	51 55 20-41 069-4
50 55 20-35 052-9	51 55 20-41 072-8
50 55 20-35 058-6	51 55 20-41 050-4
50 55 20-35 062-8	51 55 20-41 105-6

4. TÁBLÁZAT A -41-ES KOSCIKBÓL ÁTÉPÍTETT BELFÖLDIESÍTETT -35-ÖS KOSCIK PÁLYASZÁMAI

002...003 BSc), 1998-ban 6 darab (89-10 004...009) készült. (5. táblázat) A 120 km/h megengedett legnagyobb sebességű, nemzetközi forgalmú kocsi ülőhelyeinek száma 42, míg fekvőhelyes kocsiként közlekedve 35 főnek nyújt alvási lehetőséget. A két fülkében egy-egy 2-es és 3-as fekhely van. Egy külön étkezőt, nappali tartózkodót is kialakítottak, ahol rögzített asztalok vannak padokkal. A konyha felszereltsége közé tartozik 3 db 1 kW teljesítményű főzőlap, egy 225l-es hűtőszekrény, valamint mosogató. A kocsi energiaellátása történhet a villamos fűtési vezetékekről, a WG 140 K6 tengelyhajtású generátorról, vagy külön hálózatról. Az 1997-1998-as szállítási kocsik oldalán, az ablakok magasságában egy hosszú piros csík került felfestésre. A kocsik elsősorban a Kiskundorozsmáról és Budafok-Hárosról Nyugat-Európába futó Ro-La tehervonatokban láthatóak, amelyek a magyar szakaszon gépcsere nélkül közlekednek.

Új pályaszám	Régi pályaszám
89-10 000	92-47 027
89-10 001	92-47 007
89-10 002	20-41 020
89-10 003	20-41 057
89-10 004	20-41 049
89-10 005	20-41 096
89-10 006	20-41 098
89-10 007	20-41 101
89-10 008	20-41 104
89-10 009	20-41 110

5. TÁBLÁZAT A -41-ES KOCSIKBÓL ÁTÉPÍTETT 89-10-ES RO-LA KÍSÉRŐKOCSIK PÁLYASZÁMAI

A belföldi forgalmú -47-es kocsik

A belföldi expressz- és gyorsvonati forgalom fejlesztése érdekében a MÁV 1969 és 1976 között három lépcsőben új járműveket szerzett be Győrből. Így 45 darab 1. osztályú (1974: 19-47 000...044 Am), 145 darab 2. osztályú (1969: 20-47 000...074 Ba, 1975: 20-47 100...139 Bm, 1976: 20-47 140...169 Bm) és 75 darab poggyázkocsi (1971: 92-47 000...074 Dm) épült. A 20-47-es kocsik voltak a győri gyár utolsó belföldi szállítási járművei. A kocsik maximális sebessége 140 km/h. A fénycsöves, egyedi inverteres villamos fűtése AJO 14b/III. típusú, egyfeszültségű villamosfűtés, a gőzfűtési rendszere pedig KURZ-rendszerű, alacsony nyomású. Az oldalfali feljáróajtók a korábbi szállítási kocsiknál kifelé nyíló szárnyas tört (ízelt), a padlónyílást önműködően nyitó-záró billenő padlóval. Az Am sorozattól a kocsik bejáróajtói befelé nyíló, egyszárnyú alumíniumajtók.

A 20-37-300-AS KOCSIK

1985 és 1987 között a 20-47-es kocsik egy részén Dunakeszin ún. nagyecemes módszerrel, teljes oldalcserével elvégezték a főjavítást. A kocsik új jelölése 20-37-3...-ra változott. A főjavítás során a kocsik kézfékes végén kiszerezték a kalorifert, így egyszerűsíthették a vízellátási rendszert. A kocsikra Kuck-Kuck szellőzők kerültek, két fülkének van egy közös szellőzője.

Az átépített 20-37-300-as kocsik felújításuk után a belföldi gyorsvonatok (Miskolc, Szombathely) tipikus kocsijaként közlekednek.

AZ ÚJ INTERCITY-KOCSIK

Az 1991-ben megindított InterCity-forgalom bővítése indokoltta a új járművek beszerzését. Ismét a korábban bevált módszerrel született új kocsi: a győri kocsikat Dunakeszin átépítették. (6. táblázat)

1993-tól az EUFORIMA hitel keretében lehetővé vált zömmel a régebbi építésű 19-47-es, 20-47-es, 92-47-es kocsik termes IC-kocsivá való átépítése. A DVJ'93 fantázianévű, 10-67-es és 20-67-es kocsik prototípusa az Industria'94 kiállítás nagydíját is elnyerte. A program keretében 1994 és 2000 között 28 darab 1. osztályú (1994: 10-67 000...014 Ap, 1995: 10-67 015...018 Ap, 1997: 10-67 019...023 Ap, 2000: 10-67 024...027 Ap), 96 darab 2. kocsiosztályú (1994: 20-67 000...038 Bp, 1995: 20-67 039...060 Bp, 1996: 20-67 061...078 Bp, 1997: 20-67 079...087 Bp, 2000: 20-67 088...095 Bp) kocsi épült. A 10-67 016...018 Ap és a 20-67 054...059 Bp sorozatú kocsik végig bukóablakos kivitelűek. A 20-67 079...087 kocsik rokkantszállításra alkalmasak.

A fülkés kocsikból kialakított termes kocsi a 3:7 arányú dohányzó és nemdohányzó szakaszát egy ajtó nélküli üvegfal választja el. Az ülések az 1. osztályon 2+1, a 2. osztályon 2+2 elrendezésűek, amelyek sorban, illetve egymással szembefordítva, páholyszerűen vannak elhelyezve. Az 1. osztályú ülések egy részének a háttámlája dönthető. Asztallal ellátott, egymással szembenéző páholyülések csak a bukóablakok alatt vannak.

A kocsik jó futását a korszerűsített RÁBA-forgóváz biztosítja. A korszerűsítés során tárcsaféket szereltek fel, a Schlieren csapágyvezetést a C90 és 91 jellegű forgóvázaknál megvalósított VUKV csapágyvezetést váltja fel. A lengő-toló feljáró ajtók, az átjárók és az előtérből az utastérbe vezető ajtók elektropneumatikus működtetésűek. A kocsi fűtési rendszere egysatornás légfűtő-berendezés, amely szellőző üzemmódban mintegy 2000 m³/óra levegőt szállít és levegő visszahűtéssel üzemel. A kocsik hangosító berendezéssel is ellátottak, az 1. osztályú kocsikban hordozható zenegép csatlakoztatása is lehetséges.

NÉGY FÉLE INTERCITY-ÉTKEZŐ-BISZTRÓKOSI VAN FORGALOMBAN ■ Az 85-51-es kocsiknál már ismertettük, hogy két járművet 88-67 000...001 WRRo jelűvé átépítettek 1990-1991-ben. 1992-ben 6 darab 92-47-es kocsi felhasználásával készült a 88-67 002...007 WRR jelű étkező-bisztrókocsi. 1995-ben elkészült a prototípusa a DVJ'95 fantázianévű járműnek (88-67 008 WRR). Ennek a kocsinak az üzemeltetési tapasztalatai alapján elvégzett módosításokkal 1998-1999 között még 14 db-ra épült (88-67 009-022 WRR). A kocsi közepén található a korszerű konyhai eszközöket tartalmazó konyha, mellette lévő folyosó köti össze a kézifékes vég felé 4 páhollyal 24 főre kialakított éttermet a konyha másik oldalán lévő bisztróterrel. Az átépítés során a nem kézifékes kocsivég feljáróajtóit megszüntették. Az újabb szállításoknál vízcsírátlanító készülékeket (VEDECO) helyeztek el, a személyzet számára újabb tároló és öltözőszekrény került beépítésre. Az utazóközönség részére telefon is rendelkezésre áll. A kocsiban az ÚIC 568. sz. döntvény szerinti hangosító-berendezés, és csatlakozási lehetőség a hordozható zenegép számára. Az ablak felett 300 mm szélességű üveglapos poggyásztartók vannak elhelyezve, amelyben világítótestek és hangszórók üzemelnek.

A kocsit a villamos fővezeték látja el villamos energiával. A kocsivégi kétszárnyú-ajtók és az utastéri bejáróajtók, valamint a feljáró lengő-tolóajtók elektropneumatikus működtetésűek. A forgóvázak a 88-67 008 pályaszámtól megegyeznek a 10-67-es és 20-67-es járművekkel.

Sor.	IC-psz.	Átépités éve	Régi psz.	Gyártásév	Sor.	IC-psz.	Átépités éve	Régi psz.	Gyártásév
Ap	50-55-1067-000-1	1994	19-47-011-3	1974	Bp	50-55-2067-012-4	1994	19-47-000-6	1975
Ap	50-55-1067-001-9	1994	19-47-043-7	1974	Bp	50-55-2067-013-2	1994	19-47-028-8	1975
Ap	50-55-1067-002-7	1994	20-47-138-1	1974	Bp	50-55-2067-014-0	1994	19-47-033-8	1975
Ap	50-55-1067-003-5	1994	20-47-150-6	1974	Bp	50-55-2067-015-7	1994	19-47-040-3	1975
Ap	50-55-1067-004-3	1994	20-47-152-2	1974	Bp	50-55-2067-016-5	1994	19-47-038-7	1975
Ap	50-55-1067-005-0	1994	19-47-001-4	1974	Bp	50-55-2067-017-3	1994	19-47-034-6	1975
Ap	50-55-1067-006-8	1994	19-47-002-2	1974	Bp	50-55-2067-018-1	1994	20-47-111-8	1975
Ap	50-55-1067-007-6	1994	20-47-122-5	1974	Bp	50-55-2067-019-9	1994	20-47-115-9	1975
Ap	50-55-1067-008-4	1994	20-47-109-2	1974	Bp	50-55-2067-020-7	1994	20-47-116-7	1975
Ap	50-55-1067-009-2	1994	20-47-137-3	1974	Bp	50-55-2067-021-5	1994	20-47-117-5	1975
Ap	50-55-1067-010-0	1994	20-47-153-0	1974	Bp	50-55-2067-022-3	1994	20-47-119-2	1975
Ap	50-55-1067-011-8	1994	20-47-160-5	1974	Bp	50-55-2067-023-1	1994	20-47-101-9	1975
Ap	50-55-1067-012-6	1994	20-47-154-8	1974	Bp	50-55-2067-024-9	1994	20-47-104-4	1975
Ap	50-55-1067-013-4	1994	20-47-131-6	1974	Bp	50-55-2067-025-6	1994	20-47-106-8	1975
Ap	50-55-1067-014-2	1994	20-47-133-2	1974	Bp	50-55-2067-026-4	1994	20-47-127-4	1975
					Bp	50-55-2067-027-2	1994	20-47-149-8	1976
Ap	50-55-1067-015-9	1995	19-47-036-1	1974	Bp	50-55-2067-028-0	1994	19-47-003-0	1975
Ap	50-55-1067-016-7	1995	19-47-037-9	1974	Bp	50-55-2067-029-8	1994	19-47-006-3	1975
Ap	50-55-1067-017-5	1995	19-47-039-5	1974	Bp	50-55-2067-030-6	1994	19-47-014-7	1975
Ap	50-55-1067-018-3	1995	19-47-041-1	1974	Bp	50-55-2067-031-4	1994	20-47-110-1	1975
					Bp	50-55-2067-032-2	1994	20-47-112-6	1975
Ap	50-55-1067-019-1	1997	19-47-019-6	1974	Bp	50-55-2067-033-0	1994	20-47-113-4	1975
Ap	50-55-1067-020-9	1997	19-47-021-3	1974	Bp	50-55-2067-034-8	1994	20-47-114-2	1975
Ap	50-55-1067-021-7	1997	19-47-022-1	1974	Bp	50-55-2067-035-5	1994	20-47-118-3	1975
Ap	50-55-1067-022-5	1997	19-47-024-7	1974	Bp	50-55-2067-036-3	1994	20-47-120-9	1975
Ap	50-55-1067-023-3	1997	92-47-008-9	1974	Bp	50-55-2067-037-1	1994	20-47-125-8	1975
					Bp	50-55-2067-038-9	1994	20-47-102-7	1975
Ap	50-55-1067-024-1	2000	92-47-044-4	1971					
Ap	50-55-1067-025-8	2000	92-47-045-2	1971	Bp	50-55-2067-039-7	1995	20-47-151-4	1975
Ap	50-55-1067-026-6	2000	92-47-050-1	1971	Bp	50-55-2067-040-5	1995	20-47-100-1	1975
Ap	50-55-1067-027-4	2000	92-47-053-5	1971	Bp	50-55-2067-041-3	1995	20-47-158-9	1975
					Bp	50-55-2067-042-1	1995	20-47-155-5	1975
Bp	50-55-2067-000-9	1994	20-47-159-8	1975	Bp	50-55-2067-043-9	1995	20-47-142-3	1975
Bp	50-55-2067-001-7	1994	20-47-105-0	1975	Bp	50-55-2067-044-7	1995	20-47-157-1	1975
Bp	50-55-2067-002-5	1994	19-47-013-9	1975	Bp	50-55-2067-045-4	1995	19-47-009-7	1975
Bp	50-55-2067-003-3	1994	20-47-107-6	1975	Bp	50-55-2067-046-2	1995	20-47-128-2	1975
Bp	50-55-2067-004-1	1994	20-47-108-4	1975	Bp	50-55-2067-047-0	1995	20-47-156-3	1975
Bp	50-55-2067-005-8	1994	20-47-124-1	1975	Bp	50-55-2067-048-8	1995	20-47-135-7	1975
Bp	50-55-2067-006-6	1994	20-47-123-3	1975	Bp	50-55-2067-049-6	1995	20-47-134-0	1975
Bp	50-55-2067-007-4	1994	20-47-103-5	1975	Bp	50-55-2067-050-4	1995	20-47-136-5	1975
Bp	50-55-2067-008-2	1994	20-47-129-0	1975	Bp	50-55-2067-051-2	1995	20-47-130-8	1975
Bp	50-55-2067-009-0	1994	20-47-126-6	1975	Bp	50-55-2067-052-0	1995	20-47-139-9	1975
Bp	50-55-2067-010-8	1994	20-47-132-4	1975	Bp	50-55-2067-053-8	1995	20-47-140-7	1975
Bp	50-55-2067-011-6	1994	20-47-121-7	1975	Bp	50-55-2067-054-6	1995	20-47-141-5	1975

Sor.	IC-psz.	Átépités éve	Régi psz.	Gyártásév	Sor.	IC-psz.	Átépités éve	Régi psz.	Gyártásév
Bp	50-55-2067-055-3	1995	20-47-144-9	1975	WRRo	88-67 000	1990	85-51 005	1966
Bp	50-55-2067-056-1	1995	19-47-008-9	1975					
Bp	50-55-2067-057-9	1995	19-47-010-5	1975	WRRo	88-67 001	1991	85-51 003	1966
Bp	50-55-2067-058-7	1995	19-47-015-4	1975					
Bp	50-55-2067-059-5	1995	19-27-007-5	1975	WRR	88-67 002	1992	92-47 023	1971
Bp	50-55-2067-060-3	1995	20-47-162-1	1975	WRR	88-67 003	1992	92-47 000	1971
					WRR	88-67 004	1992	92-47 004	1971
Bp	50-55-2067-061-1	1996	20-47-163-9	1975	WRR	88-67 005	1992	92-47 001	1971
Bp.	50-55-2067-062-9	1996	20-47-164-7	1975	WRR	88-67 006	1992	92-47 003	1971
Bp	50-55-2067-063-7	1996	20-47-165-4	1975	WRR	88-67 007	1992	92-47 004	1971
Bp	50-55-2067-064-5	1996	20-47-166-2	1975					
Bp	50-55-2067-065-2	1996	20-47-167-0	1975	WRR	50-55-8867-008-1	1995	19-47-012-1	1975
Bp	50-55-2067-066-0	1996	20-47-168-8	1975					
Bp	50-55-2067-067-8	1996	20-47-169-6	1975	WRR	50-55-8867-009-9	1998	92-47-002-2	1971
Bp	50-55-2067-068-6	1996	19-47-020-5	1975	WRR	50-55-8867-010-7	1998	92-47-013-9	1971
Bp	50-55-2067-069-4	1996	19-47-026-2	1975	WRR	50-55-8867-011-5	1998	92-47-014-7	1971
Bp	50-55-2067-070-2	1996	19-47-027-0	1975	WRR	50-55-8867-012-3	1998	92-47-017-0	1971
Bp	50-55-2067-071-0	1996	19-47-029-6	1975	WRR	50-55-8867-013-1	1998	92-47-020-4	1971
Bp	50-55-2067-072-8	1996	19-47-023-3	1975	WRR	50-55-8867-014-9	1998	92-47-021-2	1971
Bp	50-55-2067-073-6	1996	19-47-030-4	1975	WRR	50-55-8867-015-6	1998	92-47-022-0	1971
Bp	50-55-2067-074-4	1996	19-47-031-2	1975	WRR	50-55-8867-016-4	1998	92-47-037-8	1971
Bp	50-55-2067-075-1	1996	19-47-032-0	1975					
Bp	50-55-2067-076-9	1996	19-47-035-3	1975	WRR	50-55-8867-017-2	1999	92-47-054-3	1971
Bp	50-55-2067-077-7	1996	20-47-161-3	1975	WRR	50-55-8867-018-0	1999	92-47-055-0	1971
Bp	50-55-2067-078-5	1996	19-47-017-0	1975	WRR	50-55-8867-019-8	1999	92-47-037-8	1971
					WRR	50-55-8867-020-6	1999	92-47-059-2	1971
*Bp	50-55-2067-079-3	1997	92-47-009-7	1971	WRR	50-55-8867-021-4	1999	92-47-062-6	1971
*Bp	50-55-2067-080-1	1997	92-47-010-5	1971	WRR	50-55-8867-022-2	1999	92-47-069-1	1971
*Bp	50-55-2067-081-9	1997	92-47-012-1	1971					
*Bp	50-55-2067-082-7	1997	92-47-025-3	1971					
*Bp	50-55-2067-083-5	1997	92-47-058-4	1971					
*Bp	50-55-2067-084-3	1997	92-47-061-8	1971					
*Bp	50-55-2067-085-0	1997	92-47-066-7	1971					
*Bp	50-55-2067-086-8	1997	92-47-067-5	1971					
*Bp	50-55-2067-087-6	1997	92-47-015-4	1971					
Bp	50-55-2067-088-4	2000	92-47-063-5	1971					
Bp	50-55-2067-089-2	2000	95-80-011-8	1971					
Bp	50-55-2067-090-0	2000	19-41-001-0	1970					
Bp	50-55-2067-091-8	2000	20-41-027-2	1971					
Bp	50-55-2067-092-6	2000	43-80-003-8	1970					
Bp	50-55-2067-093-4	2000	20-30-009-3	1971					
Bp	50-55-2067-094-2	2000	20-37-303-4	1969					
Bp	50-55-2067-095-9	2000	20-37-347-1	1970					

Megjegyzés: a *-gal jelölt Bp 2067-079-087 pályaszámcsoporthú kocsik végig asztalos, szembenéző páholyüléseket tartalmaznak, továbbá rokkantak szállítására is alkalmas. A többletfunkció miatt viszont csak az egyik végén van mellékhelyiség.

Ezúton köszönöm meg Czifra Zoltán és Gitta Ferenc segítségét. A cikk mellékleteként illusztrációkat talál a tisztelt olvasó. A képek két kivétellel a saját felvételeim. Teljességre helyhiány miatt sem törekedtem. Ilyen témájú fotógyűjteménnyel rendelkezők jelentkezését hálás szívvel várom. A szerző

6. TÁBLÁZAT A -47-ES ÉS -41-ES KOCSIKBÓL ÁTÉPÍTETT INTERCITY-KOCSIK PÁLYASZÁMAI

Összegzés

A hatvanas évtized járműfejlesztési időszakában készült győri Y-kocsik és azok átépítései a napjainkban is fontos szerepet játszanak a belföldi személyszállításban. Sajnos a gazdasági nehézségek miatt két évtizeden keresztül nem volt lehetőség az újabb generációs személykocsik mind nagyobb mennyiségű hazai beszerzésére. A nemzetközi kocsipark megújulása után égetően fontos lenne a belföldi járműpark frissítése is. Azonban erre még várnunk kell és a cikkben bemutatott kocsikkal még az évtized végén is utazhatunk.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Csárádi János (főszerkesztő): *Vasúti Lexikon A-tól Z-ig*. 2. kötet. Műszaki Könyvkiadó. Budapest, 1994. 119–125, 179–181.
- Csiba József: A magyar vasutak személy- és teherkocsijainak fejlődése az 1950-es évek elejétől napjainkig. In: *Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből*. 1846–1996. Szerkesztette: Mezei István és Somody Árpád. É., h. n. 510–540.
- Csiba József: A vasúti személykocsik fejlődéstörténete 1945–1972 között. In: *Magyar Vasúttörténet 1945-től 1972-ig*. 6. kötet. Főszerkesztő: Kovács László. Budapest, 1998. 239–271.
- Csiba József: A vasúti személykocsik fejlődéstörténete 1973–1998 között. In: *Magyar Vasúttörténet 1973-tól 1998-ig*. 7. kötet. Főszerkesztő: Kovács László. Budapest, 1999. 277–306.
- Juhász Róbert–Szekeres Erzsébet–Láng József–Rákos Péter–G. Szűcs László: *A dunakeszi vasúti járműgyártás és javítás története*. 1926–2001. Év és hely nélkül.
- Mezei István (szerkesztő): *MÁV Almanach* 1994. Év és hely nélkül.

JEGYZETEK

- ¹ Nemzetközi Vasútegyet. Pár szót erről a számozási rendszerről. Minden szám jelentéssel bír. Az 1–2. számok a kocsik díjszabásával kapcsolatosak, a 3–4. szám az üzemeltető vasút kódját tartalmazza (ez a MÁV-nál 55), a korábban említett 5–8. számcsoporthoz a kocsik műszaki paramétereit (kocsi típusa, fülkék száma, maximális sebesség, fűtés típusa stb.) jelenti. A 9–11. számcsoporthoz a kocsik pályaszámát, vagyis azt mutatja, hogy az azonos 5–8. számú kocsik között hányadik az a jármű. A mozdonyoktól eltérően a személykocsik pályaszámát nem 001-gyel, hanem 000-val kezdődik. A 12. számjegy az ún. önellenőrző szám, amely számot egy speciális számítás során az 1–11. számjegyek összegeként kell megkapni. Ezt a jelölést a MÁV 1967. június 24-től fokozatosan vezette be.
- ² A gyár elnevezései: 1896. december 28.: Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. 1935. február 19.: Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Rt. 1946. december 1.: Magyar Vagon- és Gépgyár Nemzeti Vállalat. 1952. október 1.: Wilhelm Pieck Járműipari Művek. 1965. július: Magyar Vagon- és Gépgyár. 1992. január 1.: RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár Rt.
- ³ A gyár elnevezései: 1926. május 23.: Dunakeszi Főműhely. 1949: Dunakeszi Nemzeti Vállalat. 1950: Dunakeszi Üzemi Vállalat, majd Dunakeszi Járműjavító Üzem. 1992. december 30.: MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. (DVJ). 1996. december 9.: MÁV ADtranz Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. 1998. április 6.: ADtranz MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. 1999. július 2.: DaimlerChrysler Rail Systems MÁV (Hungary) Kft. 2001 május 1-től a Bombardier átvette a DaimlerChyslertől a vasúti rendszereket előállító ADtranzot.

⁴ Mezei: i. m. 144-145.

⁵ Juhász és mások: i. m. 18.

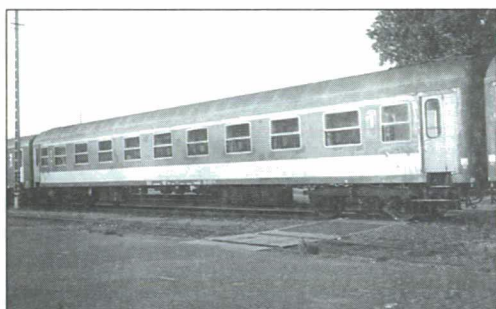
⁶ Az első mozdonyvontatású expresszvonatok: 1967. május: Tokaj expressz (Budapest-Miskolc-Nyíregyháza). 1968. június 24.: Szeged expressz (Budapest-Szeged), Mecsek expressz (Budapest-Pécs). Mezei: i. m. 35.

⁷ Kb. 1970-1984 között az „m” betűvel a 24 méternél hosszabb kocsikat, 1985-től a 26,4 méter hosszú kocsikat jelölik. Csiba 1999. 278.

⁸ Komfortkocsi először 1986. január 6-án Budapest-Miskolc közlekedett. Mezei: i. m. 40.

⁹ Az átalakításokat részben a honos főnökség, részben a G.Tim-Co. Kft. végezte.

Illusztrációk



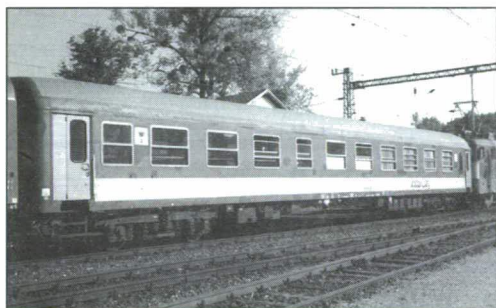
19-57 041 AO

ZALAEGRSZEG, 2000. JÚNIUS



39-57 005 ABO

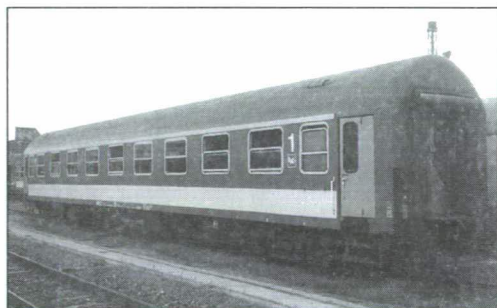
ZALAEGRSZEG, 2000. JÚNIUS



88-67 000 WRRO (EX 20-51 076, KÉSŐBB

85-51 005)

SZEGED, 1995. JÚNIUS



19-41 009 A

BUDAPEST-NYUGATI, 2000. JÚNIUS



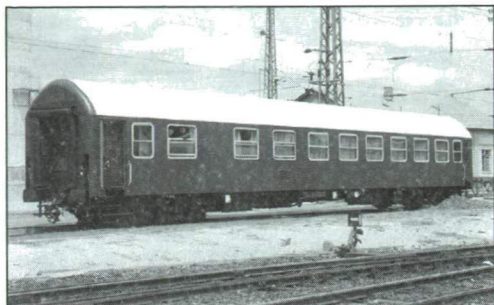
20-41 072 B

BUDAPEST-NYUGATI, 2000. JÚNIUS



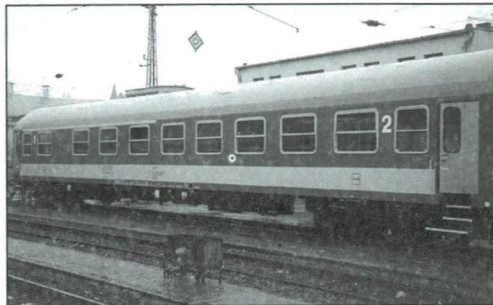
95-80 000 DS (EX 95-41 000)

SZEGED, 2000



43-80 004 ACBC

FOTÓ: NÉMETH ZOLTÁN GÁBOR



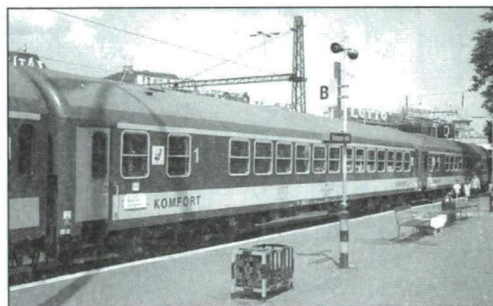
43-80 000 ACBC (HÁLÓ- ÉS BIZ. KOCSI)

FOTÓ: PROHÁSZKA CSABA



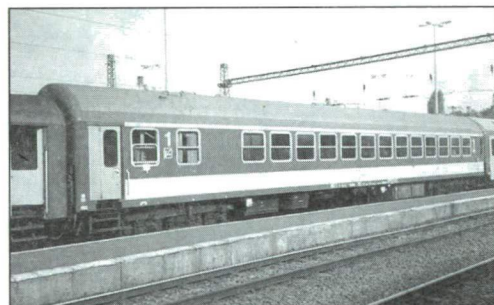
89-70 0... WSPZ

BUDAPEST-DÉLI, 1992. JÚLIUS



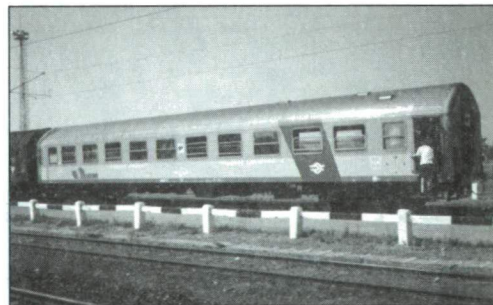
84-41 0... ARP

BUDAPEST-DÉLI, 1992. JÚLIUS



84-35 0... ARP

BUDAPEST-DÉLI, 2000. JÚLIUS



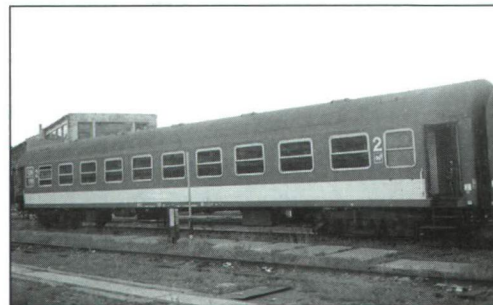
89-10 000 BSC

KISKUNDOROZSMA



EX 19-47 SOR.

FÜZESABONY, 1991. NYÁR



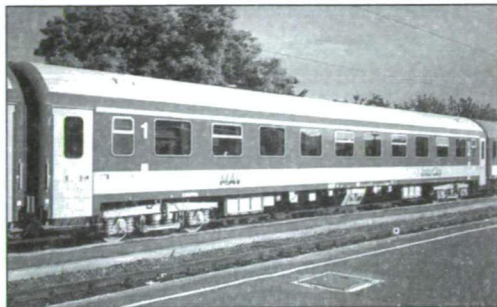
20-37 362 B (EX 20-47)

BP.-NYUGATI, 2000



92-47 D SOR.

SZEGED, 2000. NYÁR



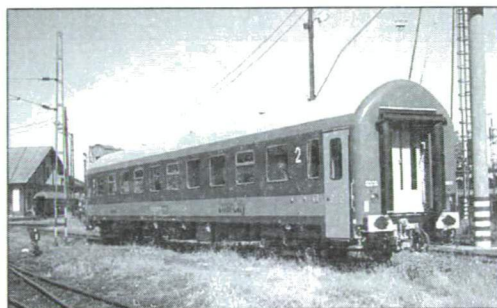
10-67 00... AP

SZEGED, 1994



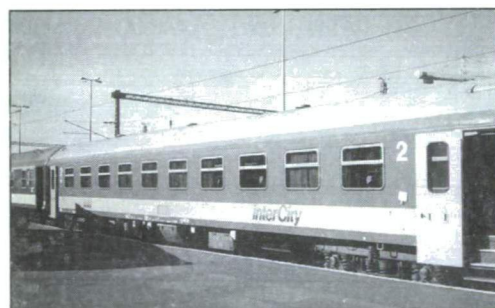
10-67 018 AP (VÉGIG BUKÓABLAKOKKAL)

BP.-NYUGATI, 2000. NYÁR



20-67 000 BP

SZEGED, 1994



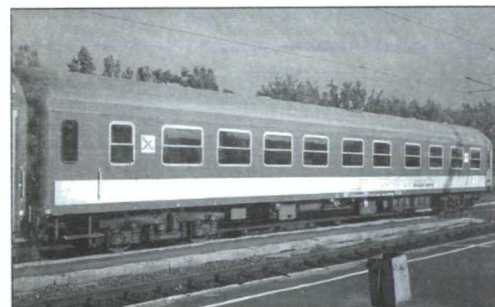
20-67 056 BP (VÉGIG BUKÓABLAKOKKAL)

BP.-NYUGATI, 2000. NYÁR



20-67 080 BP ROKKANTSZÁLLÍTÁSRA IS)

BP.-NYUGATI, 2000



88-67 002 IC-ÉTKEZŐ 2. TÍPUS

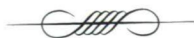


88-67 015 IC-ÉTKEZŐ 4. TÍPUS

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

1. rész *A kezdetektől a lóvasútig*



Szeged város kialakulása és fejlődése során sokat köszönhetett a jó közlekedési hálózatnak. A régmúlt időktől több fontos kereskedelmi útvonalat vonzott erre a Tiszán levő állandó átkelési lehetőség. Mindig jelentős volt a Maroson végzett sószállítás is, ami a római korba nyúlik vissza, Szent István király idején pedig királyi sótiszt irányította a szállítmányokat. A sóhajósoknak, a hajóvontatóknak és a fuvarosoknak évszázadokon át ez a munka biztosította a megélhetést. IV. Béla király a sóház védelmére földvárat építtetett. A lakosság létszámának növekedésével a vártól délre főleg földműveléssel, északra pedig halászattal foglalkozó családok telepedtek le. (Ma Alsóváros és Felsőváros.) A török megszállás után benépesült a vártól nyugatra levő terület is. (Ma Móraváros és Rókus.) Kiepített utcák ekkor még nem voltak, a fő útvonalak a vár kapujától a négy égtáj irányába vezettek. A tiszai átkelés javítása érdekében ekkor hajóhidat építettek. Híresek voltak a szegedi hajóépítők, a „superek” is, akik kialakították és építették az akkor korszerű folyami hajótípust, a „bögös” gabonaszállító hajót. Az első gőzhajó, a Duna, 1833. szeptember 3-án érkezett Szegedre, Széchenyi Istvánnal a fedélzetén, aki a tiszai hajózás lehetőségét vizsgálta. A folyami személyszállítás a gőzhajók megjelenéséig nem volt jelentős. A hajóutak lerövidítése

érdekében már az 1700-as évek elején tervezték a Duna–Tisza-csatorna megépítését, de mindig elmaradt, aminek oka az is volt, hogy az érdekeltek nem tudtak megegyezni abban, hogy a tiszai betorkolás Szolnokon, Csongrádon vagy Szegeden legyen.

Az 1800-as évek első felében a távolsági forgalmat a folyami hajók mellett a posta bonyolította le. A posta delizsánsza hetenként két alkalommal közlekedett Pest–Szeged–Temesvár viszonylatban, 41 óra alatt ért Szegedre, és három nap alatt Temesvárra. Népszerű közlekedési eszköz volt még a bérelhető, könnyű parasztszekér is.

Szegeden az átmenő, vagy innen induló kocsik fő állomáshelye egy-egy konkrétan megnevezett vendégfogadónál volt, ahol az átutazókat étellel, itallal, szállással kínálták, és a lovakat is ellátták. Szükség esetén kovácsmester és bognár is rendelkezésre állt. Szegeden az első szilárd útburkolatot 1841-ben építették a Felső Tisza-parton levő sóháztól a nagypiacig (ma Széchenyi tér), majd ezt követte a Budai országút (ma – csak tájékoztató jelleggel – a Kossuth Lajos sugárút az Eszperantó utcáig). A belvárosban a gyalogosok részére deszkapallókat vagy rőzsekötegeket raktak le. A távolsági forgalom szempontjából a belváros annyira meghatározó szerepet töltött be, hogy 1847-ben, az első szegedi vasútépítési tervben a vasútvo-

nalat a Budai országúton és annak folytatásában a vár északi bástyáin, majd a Tiszán közös vasúti-közúti hídon átvezetve akarták Temesvárig kiépíteni. A lakosság e terv ellen olyan hevesen tiltakozott, hogy a városon átvezető vonalrész nyomvonalát áthelyezték a Kálvária sugárút vonalába, és annak folytatásában akarták a Tiszát is áthidalni. A lakosságnak ez a terv sem felelt meg, de a szabadságharc kitörése miatt a vasútépítés lekerült a napirendről. A szabadságharc leverése után a központi kormányzat megváltotta a kiépített vonalakat és a szerzett jogokat. A szegediek küldöttség útján kérték a kormányt a vasútépítés folytatására, aminek eredményeként az osztrák kereskedelmi miniszter 1851. május 5-én elrendelte a Cegléd-szegedi vasútvonal építését. Még ebben az évben megkezdődtek az előmunkálatok és a kisajátítás. A vonalat Cegléden és Szegeden egyszerre kezdték építeni. A munka olyan jó ütemben haladt, hogy a Pesti Hírlap 1853. április 17-én már arról tudósított, hogy a szegedi pályaudvartól Kecskemétiig a vasútépítés már a vége felé jár. Május végén pedig az olvasható, hogy „b. Sina úr a szegedi pályaudvarnak szánt telket nem hajlandó cladni, azért, a pályaudvar az ún. „Ballagi tó” helyén fog felállíttatni, hol azonban előbb lecsapolást kell eszközölni...” Cegléd és Kiskunfélegyháza között 1853. szeptember 3-án ünnepélyes keretek között nyitották meg a vasútvonalat, Szegeden pedig ez év őszén befejezéshez közeledett az ideiglenes pályaudvar építése. Ezt a vasútállomást azért tekintették ideiglenesnek, mert még nem döntöttek el, hogy a Tiszát Szegednél vagy Törökkanizsánál fogják-e áthidalni. Ez az állomás nagyon távol, 1,7 km-re volt a belvárostól. A cs. k. főposta igazgatósága hirdetményben tette közzé, hogy a kiskunfélegyháza-szegedi vasútvonal megnyitása után Szolnok és Arad között közlekedő gyorskocsijáratainak induló állomását Szegedre helyezi át. A gyorskocsi elindul Szegedről Aradra a Hét

választófejedelemhez címzett vendéglőből mindennap a vasútvonat megérkezése után... Szegeden a pályaudvarnál mindig vannak bérkocsik, amelyek a t. utazókat a Hét választófejedelem vendéglőbe viszik, honnét a gyorskocsi is elindul...” A hajósok viszont azért tekintették versenytársnak a vasutat, mert Szolnok és Szeged között jelentősen csökkenteni fogja a gőzhajók forgalmát, de azt elismerték, hogy új forgalmi utat nyit Szegedről a Maroson Makóra, Nagyszentmiklósrá, Aradra, sőt Lippára és Radnára hajóval utazók számára.

A szekeres gazdák is ellenszenvvel gondoltak a füstölő gőzparipára, mert mint mondták: „kihúzza a lábuk alól a gazdasági alapot”. Szegeden a helyi igények kielégítésére elegendő bérkocsi állt rendelkezésre, de a város tanácsa a belváros és a vasútállomás közötti forgalom lebonyolítását szervezetesebb formában akarta megoldani, ezért 1853. október 16-án 154. sz. határozatában kimondta, hogy „a vasútvonal s az állomási hely is hamarosan megkészülvén, a kényelmesebb közlekedés tekintetéből más városok példájára szánokkal ellátott bérkocsik felállítására s a vasúti állomáshoz vezető út iránti kellő intézkedésre e válaszmány felhívni méltóztatik.” A tanács 12 hintó és 4 többszemélyes bérkocsi közlekedtetésére adott engedélyt. A félegyháza-szegedi vasútvonalat 1854. március 4-én adták át a forgalomnak és ezután a szeged-pesti menetidő tíz órára csökkent. A vasútállomás és a belváros között 1854 és 1857 között Molnár Antal nyergesmester négy bérkocsit közlekedtetett. A viteldíj személyenként 20 krajcár, 50 font (28 kg) csomag után 6 krajcár volt. Az első omnibusz 1857. március 1-jén indult meg ugyanebben a viszonylatban. Ezeket a járatokat Kukovetz és Habi vállalkozók kilenc tagú személyzettel közlekedtetették az engedélyezettnél olcsóbb tarifával, nappal 12, éjjel 16 krajcárért vehették igénybe az utasok. A járművek március 1-től október

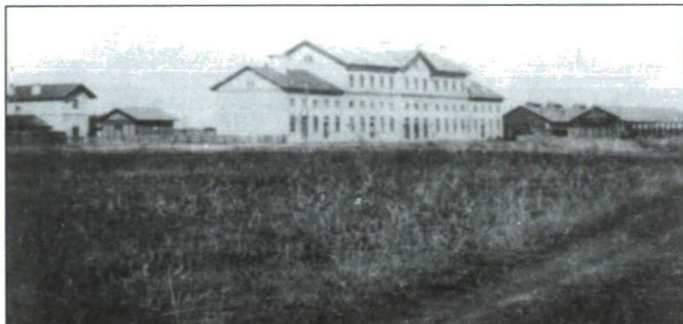
31-ig 6–23 óráig, november 1-től február végéig 7–21 óráig közlekedtek. Megállóhelyeket nem jelöltek ki, a járat az utasok kívánsága szerint állt meg. Hatósági előírás szerint a járműveken fel kellett tüntetni a kocsiszámot, a férőhelyek számát és a viteldíjat. A sötétedés beálltával a kocsikat kívül és belül ki kellett világítani. A vonatok érkezéséhez kocsikat kellett biztosítani. Előírták azt is, hogy a kocsikat jó karban kell tartani, a járművekre ittas vagy hiányos öltözötű személyt nem szabad felengedni. Az omnibusz a drága menetdíj ellenére is olyan népszerű közlekedési eszköz lett, hogy hamarosan a kocsik számát és a viszonylatokat is bővíteni kellett. Omnibusz közlekedett még az Oskola utcán át a Három Királyhoz címzett vendégfogadót érintve a Feketesas utcába, valamint a Magyar Nagykoronához címzett vendéglőt érintve a gabonapiacon (Dugonics tér) át, a Feketesas utcában levő Fekete Sas, Aranypáva, Hét Választófejedelem fogadókhoz. Az új közlekedési eszközt a megnyitás évében 58 ezren vették igénybe.

A Szeged–Temesvár vasútvonal kiépítéséről már a szabadságharc előtt szó volt, de akkor még élénk vita folyt a vonalvezetésről és a Tisza áthidalásáról, a szabadságharc kitörése után pedig e téma lekerült a napirendről: A cs. kir. szab. Osztrák Államvasút-társaság 1855-ben vette tervbe a temesvári vonal kiépítését, és ekkor a Tisza áthidalásáról is dönteni kellett. A vita lényege az volt, hogy a törökkanizsai áthidalás esetén a vonal csak mintegy 8 kilométer hosszban épült volna, a Tisza árterületén, az árvizek levezetése is kevesebb gondot jelentett volna, mint Szegednél a Maros közelében, és a vonal Bácska búzatermő vidékét is érintette volna. Ezzel szemben Szeged város küldöttei, a katonai hatóságok és a budai helytartóság képviselői azt hozták fel indoklasként, hogy a törökkanizsai áthidalás mintegy húsz kilométerrel meghosszabbítja a bánáti gabona útját a Monarchia északi részébe, ami termé-

zetesen a fuvardíjat is megdrágítja. A Bánát e területek „éléskamrája” volt ebben az időben. A döntés végül a szegedi áthidalás mellett született meg, de ez sem maradt vita nélkül. A cél ekkor az volt, hogy az új állomás közelebb kerüljön a belvároshoz, amit az ideiglenes állomással kapcsolatos tapasztalatok már bőven alátámasztottak. Az új állomás helye a hídtól, a híd helye a Maros szabályozásától függött. Az egyik tervvázlat szerint a Maros tiszai torkolatát a várostól délre akarták áthelyezni.

Ez a megoldás két vasúti híd építését tette volna szükségessé, de tiltakoztak ellene a Maroson hajózók is, mert nem tudtak volna Szegeden közvetlenül kikötni, a Tiszán fel kellett volna vontatni a hajókat és a tutajokat. Végül a Maros betorkolása Vedres István tervei alapján maradt a várostól északra levő részen, aminek eredményeként a híd közelebb kerülhetett a belvároshoz a pályaudvarral együtt. Mindezek után 1856 őszén megkezdődött a temesvári vonal építése. A Tiszán először ideiglenes híd épült facölöpökön. A hajók közlekedésének biztosítása érdekében a híd középszerkezete kinyitható volt. A vasútvonalat 1857. november 16-án adták át a forgalomnak. A következő évben megkezdődött az állandó vashíd, a hídfeljárók és a személypályaudvar építése. A vasúti híd közelsége miatt a személypályaudvart igen magas töltésre kellett építeni. A hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak, és az újonnan épült állomás előtti Indóház térre ekkor költözött át az omnibuszok és a bérkocsik állomáshelye.

A város közlekedési hálózata az Alföld–Fiumei Vasúttársaság nagyváradi–északi vonalának megnyitása után bővült tovább. A Tiszántúlt a Dunántúllal összekötő átlós fővonal terve Kossuth Lajos nevéhez fűződik, és már az 1843. évi országgyűlésen felmerült. A vonal kiépítése Nagyváradtól Szegeden és Szabadkán át Eszékig pénz hiányában elmaradt, de nem került le a napirendről.



1. ÁBRA SZEGED-RÓKUS VASÚTÁLLOMÁS LÁTKÉPE 1869-BEN

Végül a kormány – az előfeltételek biztosítása után – 1868. november 20-i VIII. tc.-kel iktatta törvénybe a vonal engedélyokmányát. A vonal első szakaszát Zombor–Szabadka–Szeged között 1869. szeptember 11-én nyitották meg. A vonal szegedi állomása Szeged-Rókus állomás volt. Ekkor adták át a forgalomnak Szeged–Rókus és Szeged rendező pályaudvar között az összekötő vágányt is, amin csak a két vasúttársaság közötti átmenő teherforgalmat bonyolították le. A m. kir. postaigazgatóság ettől a naptól végleg beszüntette Szeged–Zombor és Szeged–Baja között a lovas postát és a postaküldemények szállítására a vasutat vették igénybe.

A város tanácsa 1869 szeptemberében engedélyt adott a belvárosból a rókusai vasútállomásig és onnan vissza társaskocsik és bérkocsik közlekedtetésére. A társaskocsik menetdíja személyenként nappal 20, éjjel 25 krajcár volt, ötven fontos (28 kg.) felüli csomagért tíz krajcárt kellett fizetni. A bérkocsik viteldíja évszakra való tekintet nélkül 50 font teherrel vagy anélkül 30 krajcár, éjjel 1 forint 20 krajcár volt. Ez a vasútállomás szintén messze volt a belvárostól, és a Budai országút folytatásában kiépített közút sem vezetett oda.

Időközben az AFV nagy ütemben építette vasútvonalát, és Békéscsaba–Hódmezővásárhely között 1870. július 16-án, Hódmezővásárhely–Szeged között az algyői Tisza-híddal együtt 1870. november 16-án,

Zombor–Eszék és Eszék–Villány között 1870. december 20-án és Nagyvárad–Békéscsaba között 1871. szeptember 14-én átadták a forgalomnak. Szeged ekkor két országos jelentőségű vasútvonal előnyeit élvezte, illetve élvezhette volna, ha a két vasúttársaság együttműködik. Utólag értékelve szerencsésebb lett volna, ha az

AFV Szabadka felől Szeged állomásra vezet be vonalát és közös használattal a már meglévő kétvágányú szegedi vasúti hídon halad tovább, majd építenek egy – az algyőinél sokkal kisebb méretű – hidat a Maroson, és így haladnak Hódmezővásárhely felé. Talán a Maros szeszélyes, kiszámíthatatlan árvizei miatt döntöttek másként, de a menetrend összeállításánál sem voltak egymásra tekintettel. Az átmenő forgalomban utazó utasoknak sokszor 90 percet is kellett várni a csatlakozó vonatra. A legkellemetlenebb az volt, hogy a két vasútállomás között a városon át valamilyen közlekedési eszközzel igen nagy távolságot kellett megtenni. A rókusai vasútállomás jobb megközelítése érdekében kikövezték az utat a Budai kaputól az állomásig, de a friss töltésű alapból a kövezet kiforgott, és a közlekedés még veszélyesebb lett. Ezt a közlekedési problémát akarta kellő előrelátással megoldani Leopold Ignác és fiai szegedi kereskedőcég és érdektársai Kernweisz Miklós és Maderspach János, akik 1869. január 11-én ajánlatot tettek a város pályaudvarai között és a tiszai rakpart teljes hosszban lóvasút építésére. A város a lóvasút létesítését közömbösen fogadta, de nem kifogásolta, ezért a közmunka és közlekedési miniszter 1869. március 30-tól egy évre előmunkálati engedélyt adott az ajánlattevőknek, majd azt 1870-ben egy évvel meghosszabbította.

Az érdektársak, Kernweisz Miklós és

2684. same.

Szeged irat. h. város községének.

Scopoli's igazsága felel meg Hermann's. Mivel is Madasbach János ideleltűsseimnek folyó évi Christus hűbére hűbére ismét hűbére folyóan egy fegyver város területén az ottani polgármesteri összehívására, és a városi tanácsban hűbére hűbére teremtett levonati vasút vonalára az elvonatkozók te megadott a fennálló vasút engedélyezési rendelkezésely évi területen mai napig is vezették egy ére annál is inkább megállapított - mint hogy fegyver az a város Hg. és Danubius ^{széle} területén az ottani újszóló város Hg. városi polgármesteri, melynek miniszterei polgármesterek által bevezették, és a városi tanácsban a teremtett levonati vasút területén az ottani polgármesteri.

"Csak a miénk között áll felfüggesztő intézkedés, hogy az
azt megelőzően lehet vagy megelőzőjéig hat a részben mi
közvetlenül a miénk között áll felfüggesztő intézkedésre
sőt az f. a. a. intézkedett hivatalos levelet nekik kiadott,
a kiadásról szóló utasítást pedig hozzájuk fel tájékoztat. -

Budaörs 1869. évi Mártius hó 30^{án}

Edw. Jones

az ÁFV igazgatója és sógora, Dobó István ügyvéd 1872. július 2-án, dr. Reinitz Adolf és társai, pest-budai lakosok 1872. szeptember 1-jén kérték a közmunka és a közlekedési minisztertől előmunkálati engedélyt. A város vezetői ekkor már nagyobb érdeklődést tanúsítottak a lóvasút kiépítésével kapcsolatban és megkérték Pest, Arad és Temesvár lóvasútra vonatkozó szerződését is.

A Leopold Ignác fiai cég által tervezett lóvasút közigazgatási bejárását a minisztérium 1873. január 7-re tűzte ki, ekkor a kijelölt bizottság a helyszínen megjelent, de eredmény nélkül járt el a már említett érvényben levő előmunkálati engedélyek miatt. Naszluhác Lajos és Dobó István vállalkozók tervüket 1873 márciusában mutatták be város törvényhatóságának. Közel azonos időben Leopold Ignác fiai cég is újabb ajánlatot tett és kérte az engedély kiadását. A város

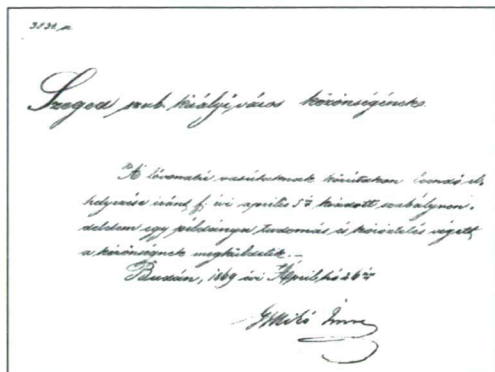
mindkét vállalkozó tervének és ajánlatának helyszíni bírálatára egy bizottságot küldött ki. A bizottság 1873. április 21-én a törvényhatóságnak a Naszluhász Lajos és Dobó István által tervezett vasútvonal kiépítését, illetve engedélyezését javasolta, amely a Leopold Ignác fiai cég által javasolt vonalakkal szemben jobban megfelel a város érdekeinek.

A Leopold Ignác fia cég által tervezett hálózat fővonala szab. osztrák államvaspálya személypályaudvarától indult volna ki és a

2. ÁBRA A LÓVASÚT ELSŐ ELŐMUNKÁLATI ENGEDÉLYE GRÓF MIKÓ ISTVÁN KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTER ALÁÍRÁSÁVAL

Maderspach János hamarosan visszaléptek, a Leopold Ignác fiai cég pedig társult a bécsi Beiersdorf és Biach céggel. Az előmunkálati engedélyt a határidő lejárta után a minisztérium 1872. június havában a cég kérelmére újabb félévre megadta.

A cég a vasút terveit elkészítette, és azt a végleges engedély kiadása céljából előbb Szeged sz. kir. város tanácsához, majd a tanács utasítása alapján 1872 novemberében a közmunka és közlekedési minisztériumhoz is előterjesztette. Időközben Naszluhász Lajos,



3-4. ÁBRA A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTER MEGKÜLDTE A LÓVASÚT ÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ SZABÁLYRENDELETET IS

Gácsér, Szentháromság utcákon, Búza téren, Kárász utcán, Széchenyi téren és a Budai országúton át vezetett volna az Alföld–Fiumei Vasút pályaudvaráig. (Ma: Szent Ferenc utca, Szentháromság utca, Dugonics tér, Kárász utca, Széchenyi tér, Kossuth Lajos sugárút.) Szárnyvonalak vezettek volna a Széchenyi térnél levő takarékpénztár előtt kiágazva a sópajtáig, és a Búza-tér déli oldalán, a Regon-féle háznál kiágazva az akkori Sina-udvar melletti árkon és ugyancsak a Sina-udvar előtti Tisza-parton, a szab. osztrák államvaspálya hídja alatt áthaladva a Bánom kertek között a Bruckner-kertig. Ezeket a vonalakat a cég akár lóerőre, akár gőzerőre berendezve az engedélyezés napjától számítva egy éven belül kiépíti, és üzembe helyezi azzal az ajánlattal, hogy hatvan év múlva a város tulajdonába adja.

Naszluhász Lajos és Dobó István két szakaszban tervezte a közúti vasúthálózat kiépítését, azzal az ajánlattal, hogy negyven év használat után átadják a városnak. A pálya első szakasza, mint fővonal, a szab. osztrák államvaspálya teherpályaudvarától indult volna ki, és az „árkon”, Búza téren, Kárász utcán, Széchenyi téren, Budai országúton vezetett volna az Alföld–Fiumei Vasút pályaudvaráig. Egyik szárnyvonala a Búza téren, a

Regdon-ház előtt kiágazva a Szentháromság és Gácsér utcán át az osztrák államvaspálya személypályaudvaráig, a másik a Széchenyi téren levő takarékpénztári épülettől a sópajtáig épült volna.

A második szakaszt a szeged–aradi vasútvonal kiépítése esetén helyezték kilátásba a sópajtáktól a gyevi kapuig. (Gyevi kapu: ma József Attila sugárút és Gyevi utca kereszteződése.)

A vállalkozók az első szakasz építési költségét 270 000, a másodikét 50 000 forinttal irányozták elő. Az építési és felszerelési tőke biztosítása céljából elsőbbségi kötvények és részvények kibocsátását tervezték. A terv szerint az elsőbbségi kötvényekre 85%-os, a részvényekre 75%-os értékesítési árfolyamot vettek volna fel, és 2000 darab elsőbbségi kötvény és 2000 darab részvény kibocsátásával biztosították volna a szükséges 320 000 forintot. A hálózaton naponta 40-50 pár vonat közlekedtetését, és évenként a városi üzemek és más fuvaroztatók, valamint a pályaudvarok viszonylatában 100 ezer tonna áru fuvarozását tervezték. További előnye volt a tervnek, hogy Leopold Ignác fia cég mindenütt az utcák közepén építette volna a pályát, Naszluhász és Dobó viszont készséggel kijelentette, hogy a pályát a városi hatóság kívánsága szerint építi ki.

Szeged város hatósága Naszluhász Lajos és Dobó István tervét fogadta el, és javasolta a közmunka és közlekedési minisztériumnak az engedély kiadását. A minisztérium a tervezett közúti vasút közigazgatási bejárását Gyöngyössy János miniszteri titkár vezetésével 1873. október 28-ára rendelte el. A közigazgatási bejárást ezen a napon megtartották, az építési és üzleti feltételeket rögzítették, de az engedély kiadása elmaradt, mert a vállalkozók a közbejött pénzügyi válság miatt a hálózat kiépítéséhez szükséges pénzt nem tudták előteremteni. Naszluhász és társa a város többszöri felszólítására még 1876-ban sem sürgette az építési engedély

Szabályrendelet.

Lóvonatu vasutaknak közutakon leendő elhelyezése iránt.

1.

Minden kiépített műúton, mely legalább 5', s kiépítetlen úton, mely 6' széles, lóvonatu vasút elhelyezhető, de csak az egyik árok melletti padkán akként, hogy első esetben 3'—0' Chaussee és 1' padka, második esetben pedig 5' széles úttest érintetlenül hagyassék fel a kocsikkal közlekedésnek.

2.

Ha így elegendő úttest rendelkezésre nem állna, akkor az utak is átadaták ugyan de e helyett új árok helyreállítását ki, és új árok állítandó elő.

3.

A pályát az úttól elkülöníteni nem lehet, de a közlekedésnek és vízlefo-lyásnak a pályán keresztül akadálytalan csatlakozását biztosítani kell.

4.

A kitérők az úton kívül helyezessek el.

5.

Az átadott terület a meglevő úttesthez hasonlón módokon építendő ki, és tar-
tandó fenn. Kavicsatlan úton azonban minden esetben kavicsos pálya előállítás-
követeltetik.

6.

Az elfoglalt út részen kényszerű műtárgyak, ha elegendő szélességgel nem bírnának, annyira szélesítendő ki, mennyire az úttesthez csatlakozó pályák szélessége kívánja, szilárd összeköttetés és kellő biztonság követeltetvén.

7.

Elkülönített műtárgyak kiépítése csak kivételesen engedhető meg.

8.

Négy ölnél keskenyebb műtárgyak szélesítése mindenkor kívánatik.

9.

Kanyarók az úton úgy helyezendők el, hogy a közlekedést legkevésbé se akadályozzák.

10.

Az út emelkedési viszonyai változatlanul hagyandók; a pálya az út
niveá-jába helyeztetvén el; ha árkedvezőtlen, vagy kivilítetetlen, vagy az út-
test átadomításának vagy a pálya áttételének van helye.

11.

Város utak, hidak, valamint megyei- és magántulajdonú képező utak
igénybe vételére az illető törvényhatóság vagy tulajdonos előleges engedélye
kivánatik.

12.

A közlekedés biztonsága követelte övrendszabályok és eszközök figye-
lembe tartandók, és a pálya előállítása által az illető úton okozott károsítások
költségei megtérítendő.

13.

Az engedély kére alkalmazásával benyújtott tervezeteken nem csak a ló-
vonatu vasutak elhelyezését kitűntető, de az illető igénybe vételénél előzőt út,
műtárgy stb. méretek, felveendő megjelöltetvén, az út és műtárgyak minő-
sége is.

14.

A kiviteli és további módokra nézve irányadónak a fennálló építés rend-
őrségi szabályzatok szolgálnak.

15.

Az útátengedés módjait és közlekedési feltételei, a közigazgatási be-
járás alkalmazásával állapítandó meg.

Kelt Budán, 1869. évi április hó 5-én.

A m. kir. közmunka és közlekedési ministeriumtól.

kiadását, nem jelentkezett a szerződés meg-
kötésére és arról sem nyilatkozott, hogy
hajlandó-e a lóvasutat kiépíteni. A város ezek
után újabb jelentkezőkkel tárgyal.

1878 novemberében Edward Alfred
Paget belga mérnök kért egy évre előmunká-
lati engedélyt a lóvasút építésére, amit a
közmun-ka és közlekedési miniszter 1879-
ben a közbejött árvíz miatt egy fél évvel,
majd 1880 októberében további fél évvel
meghosszabbított.¹ Az árvíz 1879. március

12-én, hajnali 2 órakor öntötte el a várost. A
szörnyű pusztításról Mikszáth Kálmán töb-
bek között azt írta, hogy „a hajnal nem látta
meg többé Szegedet csak romjait, amint
azok apránként egy piszkos tenger iszapjává
válnak. A hajnal egy rettenetes drámáról
vette le a sötét takarót.” Más vélemény sze-
rint az árvíz Szegedből csak a falut mosta ki,
a város megmaradt. Ekkor 5458 ház össze-
omlott, és csak 265 élte túl a tragédiát.²

A lóvasúti tervet a közgyűlés április 20-

† Lóvonatu vaspálya Szegeden. A közlekedési miniszterium Leopold Ignác és fiai helybeli vállalkozó cégnek, június 6-dikától félére, előmunkálati engedélyt adott egy a város területén vezetendő lóvonatu vaspályára, mely a két vasuti indóházat, a sóhivatalt és a gőzhajóállomást a belvárosi tiszapart hosszában fogná egymással összeköttetésbe hozni. Az engedély már a városhoz is leérkezett, s annak képesében fölhevítik a törvényhatóság, hogy ez üdvös vállalat elé akadályokat ne gúrditsen. Azt hisszük, hogy Szeged város mostani törvényhatósága számára e figyelmeztetés teljesen fölösleges volt; mert az már eddig is bebizonyította, hogy nemcsak nem akadályoz hanem készséggel gyámolít minden közhasznú törekvést, sőt — nemes hivatásához képes — maga állott a legkiterjedtebb reformmunkálatok élére, amiknek életbeléptetésétől városunk anyagi és szellemi fölvirágzását várjuk.

5. ÁBRA A SZEGEDI HÍRADÓ 1872. JÚNIUS 8-ÁN KÖZÖLTE AZ ELŐMUNKÁLATI ENGEDÉLY IDŐTARTAMÁNAK MEGHOSSZABBÍTÁSÁT

án érdemi tárgyalás nélkül azzal adta vissza a tanácsnak, hogy alkalmas időben ismét terjessze elő, a tanács május 5-én úgy döntött, hogy a válságos viszonyok miatt irattárba helyezi. Az újjáépítési terv Lechner Lajos (1833–1897) vezetésével készült, akire kétségtelenül nagy hatással lehetett Párizs, Bécs és Budapest fejlesztési terve is, de olyan nagy mértékben figyelembe vette Szeged adottságait, hogy tervét eredeti alkotásnak lehet tekinteni. Az újjáépítés során elbontották a várat, jelentős nemzetközi segítséggel sugárutakat, körutakat építettek, feltöltötték a belvárost, körtöltéssel, a Tisza partján magas partfallal védekeztek a következő árvíz ellen. Sok új lakóépületet, bérházat, több új iskolát építettek, új hivatalok, intézmények költöztek Szegedre, 1880. június 5-én Újszeged egyesült Szegeddel, és 1883. szeptember 16-án átadták a közúti vashidat a forgalomnak. Ekkor szűnt meg közel 200 év után a hajóhid. Ezzel a hatalmas fejlődéssel együtt ismét napirendre került a lóvasút ügye is.

A közúti személyszállítás története

Időközben két újabb vállalkozó Eibeschtz Lipót 1880 júniusában, Rosenthal Adolf pedig 1880 augusztusában kapott előmunkálati engedélyt a lóvasút építésére. Szeged város hatósága ekkor nyilvános pályázatot hirdetett, aminek eredményeként 1881. június 25-én Budapesten Paget belga mérnök személyes megbízottja, Löw Tibor ügyvéd aláírta Szeged belterületén létesítendő közúti vaspálya szerződését. A város köztörvényhatósági bizottságának 1881. augusztus 7-i, 301. sz. határozata alapján Pálffy Ferenc polgármester 1881. szeptember 5-

Helybeli ujdságok

—r. Lóvasutunk ügye. A múlt évben 3 vállalkozó nyert előmunkálati engedélyt a Szegeden építendő lóvonatu vaspályára: a Leopold, Naszthacz- és Reinitz-féle társulatok. A szakminiszter annak idején leküldvén a hatóságnak az engedély iránti kérelmeket, a hatóság odanyilatkozott, hogy érdemlegesen az ügyet akkor tárgyalandja, amidőn mindahárom vállalkozó részletes terveit és kiépítési feltételeit megismerni fogja, s akkor azt fogja pártolni, amelyik a város közönségét a legtöbb előnyben részesítendő. — Eme hatósági nyilatkozat a kormánynál is érdemelt méltánylatra talált, s mégis a miniszterium — mielőtt a másik két tervezet a város részéről megismerve lett volna, mielőtt az csak közöltetett volna is, — a Leopold-féle tervezetet vizsgálatra leküldte a bejárásal Gyűgyőssy miniszteri titkárt megbízta, ki evégből s. hó 7-én Szegeden meg is jelent. A hatóság tiltakozott a bejárás ellen, s kijelenté, hogy a L.-féle tervezet felől addig sem jót, sem rosszat nem mondhat, míg a többi tervezetet is ismerni nem fogja. S miután részéről azon társulatnak óhajta a kiépítési engedélyt megadatni, amelyik legtöbb előnyt fog a város részére nyújtani, mit pedig csak akkor tehet, ha a többi tervezetek is előtte lesznek — ez okból a Leopold-féle terv fölött érdemlegesen nem is nyilatkozott. A két napon át szakértők közbejöttével folytatott tárgyalásnak tehát pozitív eredménye nem lett, dacára annak, hogy a hatóság az eljárási költségek megtérítésével is fenyegettetett. Mi azonban úgy véljük, hogy az eljárási költségek megtérítésében csak az leendő marasztalható, akinek hibájából a bejárás elrendeltetett, az pedig nem a város volt.

6. ÁBRA AZ EREDMÉNYTELEN TÁRGYALÁSRÓL A SZEGEDI HÍRADÓ 1873. JANUÁR 10-ÉN TÁJÉKOZTATTA AZ OLVASÓKAT

Helybeli ujdonságok

A Kőszuti (lóvonatu) vasutunk ügyét hétfőn délután tárgyalta az evégből tanácsilag kiküldött külön bizottmány (tehát nem, mint irtuk, a háztart. szakosztály) Wagner Kár. tan. elnökle alatt. A tanácskozmányban résztvettek a benyújtott tervezetek tulajdonosai is és pedig egyrészt Leopold B. ur, másrészt Naszluhácz Lajos és Dobó István urak, kik megbívás folytán tegnap délbén érkeztek le a fővárosból. Először a Leopold fiaí cég által beadott tervezet és ajánlat vitatott meg Leopold B. urral, azután pedig a másik tervezet Naszluhácz és Dobó urakkal. — A két, térképekkel is fölvilágosított tervezet a vonalak iránya és kiterjedésére néze egészen egyforma: mindkettő a két vasuti indóházat köti össze a budai országuton, Széchenyi téren, Kárász-utcán, buzapiacn, Sz. háromság és Gácsér-utcán keresztül; ez a fő és személyszállításra szánt vonal; e vonalból pedig elágazik egy másik az árok-utcán, belv. tiszaparton keresztül az osztr. államvasut teherpályájához, s ez kizárólag teherszállításra van szánva. A fővonalnak van még egy másik elágazása: a takaréktári épülettől egész a sóházig, mely különösen az állami sószállításn alapszik. A két tervezet azonban lényeges pontokban eltér egymástól ugy a technikai kivitel, mint a vállalat alapítása tekintetében. Így a Leopold féle tervezet a sineket mindenütt a kövezet közepére akarú lerakni, ami költségkímélést eredményezne, s az engedélyt 60 évre kívánná megadni: a Naszluhácz. féle terv ellenben elfogadja a kövezetek melletti vonalakat s azon a sinek lerakására külön tölteát és kövezést készített; a Naszluhácz és Dobó urak írásos ajánlatában az engedély-ídtartama nem volt ugyan megenlítő, de erre nézve szóbelileg azonnal és pótitratban is a 60 évnek épen felére, azaz 30 évre kívánták az engedélyt. Még egy másik lényeges különbaég volt a két ajánlat közt az, hogy míg a Leopold fiaí cég a vasutat saját erejéből ajánlkozik létrehozni és az engedély kinyerésétől egy év

alatt a közforgalomnak átadni: addig Naszluhácz és társa egy alakítandó részvénytársulat által akarúk ugyanezt kivinni. Ez utóbbi különközetet azonban elosztatá az ajánlkozők azon nyilatkozata, mely t pótitratukban szintén kijelentettek: — hogy ők ezt csak kedvezményképp nyujtják a szegedieknek, mivel saját érdekük kívánja, hogy a vállalatban részt vehessenek; egyébként azonban a vállalat létesítésére szükseges költség általuk sódözve van s Szeged polgárainak tetszésétől függ abban részt venni, vagy részt nem venni.

A tanácskozás folyamán a bizottmány a vonalak irányát és technikai kivitelét vette bírálát alá s a következőkben állapodott meg: A fővonal megmarad; az árok-utcai elágazás azonban eljettetvén, helyette a Rozália kápolna előtt el- s innen a 3 fejsze-utcaá bekanyarodó s ezen keresztül a tiszapartn s innen az árpálpudvarhoz vezető vonal fogadtatott el; továbbá: a kövezetek csak ott engedtetnek át a vasut számára, ahol ez elkertíthetlen, egyebütt azonban — így a budai országuton és sz. háromság-utcán — a kövezet oldalában kell haladnia. Ez a Leopold féle tervvel ellentétben levén, az erre nézve nyilatkozatra fölhevott Leopold B. ur kijelenté, hogy a módosítás elfogadható ugyan, de mivel ezzel a kivitel tetemesen nagyobb összeghe kertül, az engedély-ídtűek is ehéz aránylag meg kell hosszabbíttatnia. — Még egy lényeges elvet is megállapított a bizottmány, mely a megköttendő szerződés egyik legjelentékenyebb pontját jogja képezni: eszerint ha a város valamely vonalat jövedelmezőnek lát, a vállalat köteles arra a város föl hívása folytán záros határidő alatt vasutját kiterjeszteni, a mit ha nem tenne, jogában leend a vár suak azt, a vállalat mellőztével, más által kiépíttetni.

A bizottmány ezekre nézve tiszába jöven a vállalkozókkal, ezután egymagában folytatta tanácskozását s egyhangulag abban állapodott meg, hogy, mint a városra nézve sokkal előnyösebbet, a Naszluhácz féle tervezetet fogja a közgyűlésnek ajánlani.

7. ÁBRA 1873. ÁPRILIS 23-ÁN ARRÓL SZÁMOLT BE A SZEGEDI HÍRADÓ, HOGY A TERVEK KÖZÜL A VÁROSRA NÉZVE LEGELŐNYÖSEBBET FOGADTA EL A BÍRÁLÓ BIZOTTSÁG

én, Tisza Lajos királyi biztos pedig 1881. október 9-én írta alá, illetve látta el kézjeggyel a szerződést. A tervezett lóvasút vonalvezetése az alábbi volt:

a) Alföld-Fiumei Vasút állomása – Budapesti sugárút – Takarékpénztár épülete – Széchenyi tér (a főkövezet mentén) – Kárász utca (a reáliskola mellett) – Dugonics tér –

Gizella tér – új Boldogasszony sugárút – Osztrák–Magyar Államvasút személypályaudvara.

b) Gizella tér–Árpád utca–Erzsébet rakpart–Osztrák–Magyar Államvasút teherpályaudvara.

c) Budapesti körút–Párizsi körút találkozásánál kiágazva: Párizsi–Brüsszeli–Római

körúton át a Tisza rakpartig, és ezen végig a szeszgyárig vezető szárnyvonal. (A szeszgyár a Felső Tisza-parton a sportpálya helyén volt.)

d) A Római körút Tisza-parti végénél kiágazó, az újonnan épülő állami sóházig vezető szárnyvonal.

A lóvasút építésére azonban még várni kellett. A késedelem oka az volt, hogy Paget belga mérnök és tőkéstársai szerződészerű jogait és kötelezettségeiket átruházták Polácsék Edére, aki a Felső Tisza-parti vonalak építését szükségtelennek és veszteségesnek tartotta, ezért a szerződés módosítását kérte. Ehhez azonban tőkés érdekeltségek nem járultak hozzá.

1883-ban Fleischer Ignác lett a fővállalkozó, akit mint jogutódot 1883. december 10-én a város tanácsa elismert, de Polácsék Ede még részt vett a közmunka és közlekedési miniszter által 1884. január 24-én elrendelt, és február 9-én megtartott közigazgatási bejárás, sőt az 1884. március 10-én, Budapesten kiadott engedély Polácsék Ede és érdektársairól tesz említést. A február 9-én tartott közigazgatási bejárás a vonalvezetéssel kapcsolatban a leglényegesebb eltérés az volt, hogy a Nagykörút helyett a Tisza Lajos körút vonalát javasolták tervbe venni azért, hogy a városközpont minél jobban megközelíthető legyen. Ezt a javaslatot a városi tanács már 1883. augusztus 7-én elfogadta és felterjesztette a minisztériumba engedélyezésre. A szegedi királyi bizottság azonban 1883. december 1-jén az újabban tervezett irányok ellen több észrevételt tett. A város és a vállalkozók kisebb módosításokkal ragaszkodtak az új irányokhoz, a miniszteri kirendeltség pedig az eredeti vonalvezetéshez, ezért szükségessé vált a kérdés előbbi tisztázása. A helyszíni bejárás mindenki a saját elképzeléséhez ragaszkodott. Ez a bejárás 1884. február 6-án volt Gyöngyössi János osztálytanácsos vezetésével. A bejárás eredményének jóváhagyása és az építési en-

gedély kiadásával egyidejűleg 1884. március 10-én a minisztérium Polácsék Ede és érdektársai részére az engedélyokmányt kiadta.

Az engedélyokmány alapján:

„Polácsék Ede és érdektársai jogot nyernek Szeged sz. kir. városban egy

a) az Alföld–Fiumei Vasút pályaudvarától a Budapesti sugárúton a Széchenyi térnek a postaépület előtti szélén, a Színház és Zrínyi utcák, a Boldogasszony sugárúton és a Galamb utcán át az Osztrák–Magyar Államvasutak indóházáig vezetendő fővonal;

b) a Tisza Lajos körúton át a Ferenc József rakparton és a Felső Tisza-parton a szeszgyárnál végződő mellékvonal;

c) végül

– a tervezett közúti vasút üzlettelepéhez,

– a Csontliszt-gyárba,

– a Légszesz-gyárba

– az Osztrák–Magyar Államvasút Tisza-parti teherpályaudvarába,

– a Felső Tisza-parton levő szeszgyárhoz tartozó faraktárba vezetendő szárnyvonalak, valamint a takaréki utcai kis összekötő vonal építésére és üzemben tartására a következő feltételek alatt:

1.-ször. A szóban forgó közúti vasút építésénél a közigazgatási bejárás alapján helyben hagyott, mellékelte az engedélyokmány kiegészítő részét képező tervek és a bejárás jegyzőkönyv veendői alapul.

2.-ször. A vasút szabványos nyomtávval építendő.

3.-ször. A legnagyobb emelkedés 10 ezrelékben állapíttatik meg, nagyobb emelkedés csak külön engedély alapján alkalmazható.

4.-szer. A legélesebb kanyarulat fél átmérője oly pályaszakaszokon, ahol mozdonyvasutak teherkocsijai fognak közlekedni 90 méternél kisebb nem lehet. Azon pályaszakaszokon ellenben, hol csak közúti személykocsik fognak közlekedni, 30 méternél kisebb fél átmérővel bíró ívek nem alkalmazhatók.

5.-ször. Hol a közúti vasút utakon vagy utcákon lesz vezetve, a sín felszínének az út vagy utca szintjével egyenlő magasságban kell lenni. Ha az utak vagy utcák mostani szintje később emeltetnék, az engedélyes köteles a vágányt a megváltozott viszonyokhoz képest saját költségén megfelelően szintén felemelni.

6.-szor. A műtárgyak általában véve téglából építendő, de vas- és agyagsövek alkalmazása is megengedett, hol ilyenek előállításuk indokoltnak mutatkozik.

7-szer. A felépítményre vonatkozó építési feltételek az engedélyesek által a felépítményre nézve bemutatandó részletes tervek alapján később fognak megállapíthatni.

8.-szor. A tehervonalak kiterőinél a vágányok egymástól mért távolsága 4 méternél kisebb nem lehet, a csupán személykocsik számára létesítendő kiterőknél a vágányok egymástól való távolsága 3,2 méterrel állapíthat meg.

9.-szer. A tűztávlatra nézve azon határművek mérvadó, melyek a közmunka és közlekedési minisztérium 1882. évi június 1-jén 9145. sz. kelt rendeletében a nagyváradi közúti vasútra vonatkozólag előírtak. Ezen rendelet szerint a tűztávlat tűzbiztos anyagból épült, valamint faszindelyes fedélű házaknál 3,5 méter, a szalma és náddal fedett épületeknél, vagy szérús kerteknél 20 méter a pálya tengelyétől számítva.

10.-szer. Az irányra és a lejtési viszonyokra, valamint a kövezési részletekre vonatkozó kiviteli tervek, jóváhagyás végett a városi tanácshoz, e többi részlettervek pedig a városi tanács útján a közlekedési minisztériumhoz lesznek benyújtandók.

11.-szer. E vasút gőzeréjű forgalmánál csak a Krausz-féle közúti mozdonyokkal hasonló szerkezetű, alakú, füstemésztővel és szikrafogóval ellátandó mozdonyok alkalmazhatók, melyek pirszénnel lesznek fűtendő,

12.-szer. A mozdonyok gyorsan kezel-

hető és oly hatásos fékkel látandók el, hogy a vonat a megengedett legnagyobb sebességnél vonathosszúságra megállítható legyen.

13.-szor. A mozdony után akasztott kocsikra nézve megállapíthat, hogy ha csak egy kocsi van a mozdony után, az fékezhető legyen; ha pedig több kocsi szállítatik, a vonatott elegysúly $\frac{1}{3}$ részének fékezhető tengelyeken kell nyugodnia.

14.-szer. A személyszállításhoz használt kocsik oly kapcsoló szerkezettel látandók el, vagy azokra másféle oly szerkezet alkalmazandó, hogy a gyors megállás alkalmával az utasok erősen lökéseket ne érezzenek.

15.-ször. A maximális sebesség óránként 10 kilométernél nagyobb nem lehet. Ezen maximális menetsebesség azonban csak hosszabb egyenes vonalakon alkalmazható, és a sebesség ily vonalszakaszokon is mérséklendő akkor:

a) ha a pályán a vonat előtt akadály van,
b) ha a vonat útkeresztezések közelébe ér, végül

c) ha ezen maximális sebességek mellett az állatok gyakrabban ijedeznének, sőt ha a lovak megbokrosodása előfordulna, a vonatot megállítani is kellend.

16.-szor. A mozdonyvonatok csak jóváhagyott menetrend szerint közlekedhetnek, mely menetrendbe tekintetbe veendő:

a) a fent kijelölt menetsebesség,
b) hogy a vonatok a közlekedés igényeinek megfelelő időközben indíttassanak,
c) hogy a személyek fel- és leszállására

kijelölt megállóhelyeken a vonatok okvetlenül megálljanak, kikötve, hogy a kijelölt helyeken kívül másutt fel- vagy leszállás céljára megállni semmi körülmények között nem szabad. A tehervonatok, kivéve a sóház előtti rakodóvágányt, csak a találkozások bevétele céljából állhatnak meg,

17.-szer. Oly célból, hogy a mozdonyvonatok közlekedésére a közönség folytonosan figyelmeztessék, a mozdonyon egy önműködő csengettyű alkalmazandó, azonkí-

vül pedig, hogy különös veszélyes helyeken, vagy akadályok esetén a vonat közlekedését feltűnő módon is jelezni lehessen, a mozdony gózsíppal is ellátandó.

18.-szor. Sötétben és ködben a mozdony homloka, vagyis a vonatnak mindenkor elején oly erősen világító fehér üvegű és sugárvetővel ellátott lámpa alkalmazandó, mely a pályát is megvilágítja azon hosszúságára, melyben a vonat biztosan megállítható; igen sűrű ködben azonkívül egy vonatkísérő kellő távolságra előre küldendő.

19.-szer. A vonatok tolása csak a csontlisztgyárba és a légszeszgyárba vezető szárnyvonalakon és netáni rendkívüli eseményeknél leend megengedve, oly feltétel alatt, hogy a tolt vonat előtt egy vonatkísérő haladjon és a sebesség 5 kilométerre mérsékeltesse.

20.-szor. Azon napokon, melyeken országos vagy heti vásárok tartatnak, nyáron reggel 6 órától délutáni 1 óráig; télen pedig reggeli 7 órától délutáni 1 óráig terhet szállító mozdonyvonatoknak közlekedni nem szabad. Azon kívül a városi hatóság rendkívüli esetekben és rövid időre a forgalmat be is szüntetheti.

21.-szer. A Híd-utca torkolatánál egy állandó őr alkalmazandó, s e helyen a vonat csak lépésben haladhatnak.

22.-szer. A mozdonyban levő tűz vagy hamu kitisztítása csak oly helyeken eszközölendő, hol tűzveszélytől tartani nem lehet.

23.-szor. A forgalomnál alkalmazott személyzet számára szolgálati utasítás készítenendő, mely jóváhagyás végett a közmunka és közlekedési m. kir. minisztériumhoz még az üzlet megnyitása előtt felterjesztendő.

24.-szer. Engedélyesek kötelesek úgy a kormány és Szeged sz. kir. város által az állami, illetve hatósági felügyeletből kifolyólag kivárandó feltételeknek és kötelezettségeknek mindenkor megfelelnie, - valamint az engedélyesek jogelődje és Szeged sz. kir. város között 1881. évi június 25-én kötött szerződésben foglalt kötelezettségeknek (ma-

gától érthetőleg a vonal irányára vonatkozó kivételével, melyek jelen engedélyokirat értelmében módosulást szenvednek) eleget tenni, illetve a nevezett várost illető jogokat mindenkor érvényben tartani.

25.-ször. A kisajátítási jog az 1881. évi XLI. tcz. értelmében lesz gyakorlandó.

26.-szor. Az építkezés és felszerelés tökéletes befejezése után a vasút csak a közmunka és közlekedési m. kir. minisztérium által elrendelendő műtan-rendőri bejárás eredménye alapján kiadandó engedély mellett lesz a forgalomnak átadható.

27.-szer. Engedélyesek jogosítva vannak részvénytársaságot - a fennálló törvények értelmében - alakítani; s a szükséges pénzek beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló részvényeket kibocsátani.

A társaság az engedélyesek jogait és köteleességeit örökli, alapszabályait tervezi, melyek előlegesen a közmunka és közlekedési minisztériumhoz is bemutatandók.

28.-szor. Engedélyesek kötelesek az alisztek alkalmazására vonatkozó 1873. II. tcz. határozmányainak eleget tenni.

Budapest, 1884. évi március hó 10-én. Kemény s. k."



Az engedélyokmány kiadásával egy időben az építési engedélyt is kiadták. Az engedélyesek azonnal hozzáfogtak az építéshez, és a vasúti hálózat megnyitása előtt az engedélyokmányt a kiépített vasút minden tartozékával együtt egy erre a célra alakított belga érdekeltségű részvénytársaságra ruházták át. A részvénytársaság 1884. június 27-én, majd folytatólag 1885. február 1-jén Budapesten megtartott alakító közgyűlésén a vállalat nevééről is döntöttek, ami Szegedi Közúti Vas-pálya Részvénytársaság lett.

A közgyűlésen elfogadták a kormány által jóváhagyott alapszabályt is, ami az alábbi volt:

„A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság alapszabályai.

1.§ A társaság cége: Szegedi közúti vaspálya részvénytársaság.

2.§ A társaság székhelye: Szeged, ügykezelési nyelve kizárólag a magyar.

3.§ A vállalat célja és tárgya: a szegedi közúti vaspálya engedélyének, az annak alapján kiépített vonalaknak, épületeknek, beszerzett forgalmi eszközöknek és minden egyéb leltári tárgynak a tulajdonos Fleischer Ignác³ úrtól való megvétele, továbbá Szeged város területén és határában új vonalak építése és végre a fuvarozási és szállítási üzlet gyakorlása.

A vállalat tartama 50 év.

4.§ A részvénytőke 450 000 o. é. forintot tesz, mely 4500 darab bemutatóra szóló, egyenként 100 o. é. forint névértékű teljesen befizetett részvényre van felosztva. A Fleischer Ignác úr által aláírt részvényekről az 5.§ intézkedik.

5.§ A Fleischer Ignác úr által kieszközölt és a társaságra átruházott engedély, valamint a költségein épült vonalak, az általa megszerzett forgalmi eszközök és leltári cselekvések négyszázötvenezer forintnyi egységileg megállapított összegben szereztek meg tőle, s ennek egyenértéke gyanánt nyolcezer forint készpénz és 4420 darab részvény adatik neki át. Fleischer Ignác úr

köteles tehát, miután az engedélyokmányt és ezzel képletileg a vállalatot az alapítókknak átadta, a részvénytársaság megalakulása után 24 órával a vállalatot s a tervezetben feltüntetett cselekvéseket a részvénytársaság tényleges birtokába bocsátani, illetőleg a részvénytársaság igazgatóságának átadni, midőn egyszersmind említett részvények neki ki fognak szolgáltatni.

6.§ A részvénytőke a kormány engedélyével felemelhető az esetben, ha a hálózat kiterjesztetné, vagy nagyobb beruházások szükségesek lennének. Erről az illető közgyűlés fog határozni, úgy azonban, hogy az eddigi részvényeseknek a még kibocsátandó részvényeknek felére az elővételi jog biztosítatik, a részvények másik feléről az igazgatóság fog intézkedni.

7.§ A közgyűlés egybehívása „Szegedi Híradó”-ban való egyszeri hirdetés által történik, melynek legalább is öt nappal a kitűzött határidő előtt kell megjelenni.

8.§ A közgyűlés Szegeden minden év első negyedében tartandó meg.

9.§ A közgyűlés csak a meghívóban foglalt napirend tárgyaitól határoz.

10.§ Határozatok a jelenlevők szótöbbségével hozatnak. A határozatképességhez annyi részvényes jelenléte szükséges, hogy általuk a részvénytőkének legalább egy ötöd része képviseltessek. Ha a közgyűlés nem lenne határozatképes, 15 napon belül új közgyűlés hívandó egybe, mely azután a jelenlevők számára való tekintet nélkül határozatképes.

A közgyűlés lefolyásáról jegyzőkönyv vétetik föl, mely az elnök, jegyző és két, a közgyűlés által kijelölt részvényes által aláírandó. A közgyűlési jegyzőkönyvek a kormánynak mindenkor s közgyűlés megtar-



8. ÁBRA AZ INDÓHÁZ TÉR A LEVONULÓ ÁRVÍZ IDEJÉN

tásától számított 14 nap alatt bemutatandók.

11.§ Tíz részvény tulajdona egy szavazatot ad; szükséges azonban, hogy a részvények a meghívóban jelzett helyeken letétcsenek, és hogy a közgyűlés alkalmával a letéti nyugta előmutatassék.

12.§ A szavazatjog személyesen vagy meghatalmazott által gyakorolható.

13.§ A közgyűlés kizárólagos hatásköréhez tartozik:

1. Az igazgatóság és felügyelő bizottság választása;

2. Más vasúti társulatokkal való egyesülés;

3. Oly cartell-szerződések megkötése, melyek minden társasági ügyletnek közös haszonra vezetését célozzák;

4. A részvénytőke felemelése, leszállítása és új részvénykibocsátások alkalmával az elővételi jog megállapítása;

5. Az évi zárszámadások megvizsgálása, a mérleg megállapítása, és a tiszta nyereség mikénti felosztásának elhatározása;

6. A társaság felszámolása és a felszámoló megválasztása;

7. Az alapszabályok módosítása;

8. A törlesztést tervezet megállapítása;

9. Új vonalak építésére vonatkozó határozathozatal.

A 2., 3., 4., 6., 7., 8. és 9. pontokban foglalt kérdésekben hozott közgyűlési határozatok csak a kormány jóváhagyása mellett léphetnek érvénybe,

14.§ Az igazgatóság legfeljebb tíz tagból áll, kik a közgyűlésen egy év tartamára választatnak. Az újraválasztás meg van engedve. Az igazgatósági tagok legalább felének magyar állampolgárnak kell lennie s ezek közül egy igazgatósági tagnak állandóan Szegeden kell laknia.

15.§ Az igazgatóság ügyköre a társaság teljes képviseletére és igazgatására terjed ki, amennyiben az a törvény vagy az alapszabályok szerint a közgyűlésnek vagy a felügyelő bizottságnak fenntartva nincs. Az

igazgatóság díjazását a közgyűlés határozza meg.

16.§ Az igazgatóság minden tagja köteles – működésének tartamára – az igazgatóság által meghatározandó pénztárnál a társulatnak 25 részvényét és azoknak le nem járt szelvényeit letétbe adni.

17.§ Az igazgatóság saját tagjai közül elnököt választ.

18.§ Az igazgatósági ülés lefolyásáról jegyzőkönyv vezetetik, mely valamennyi jelenlevő igazgatósági tag által a felelősség megállapíthatása végett aláírandó. A jegyzőkönyvek az üléstől számított legfeljebb 14 nap alatt a közmunka és közlekedésügyi m. k. minisztériumnak bemutatandók.

19.§ A cég az igazgatóság által akként jegyeztetik, hogy a cím: „Szegedi közúti vaspálya részvénytársaság” címbélyeggel előnyomatik vagy előíratik és ez alá két igazgatósági tagnak, vagy pedig egy igazgatósági tagnak s egy cégvezetőnek sajátkezű aláírása illetse.

20.§ Az igazgatóság felhatalmaztatik, hogy társulat-hivatalnokokat cégjegyzési joggal ruházzon fel.

21.§ A felügyelő bizottság 3 tagból áll, akik egy évre választatnak; ezek díjazása a közgyűlés által határoztatik meg.

22.§ A számlák minden év december 31-én lezárandók. A nyers bevételi többletből a megfelelő törlesztési részlet és a részvénytőke 5% kamatai levonandók, a maradék képezi a tiszta nyereséget. A mérleg felállítása s megvizsgálásánál a törvény és a kereskedelmi szokás szabványait kell szem előtt tartani.

23.§ A tiszta nyereségből a közgyűlés által az igazgatóság és a felügyelő bizottságnak megszavazott díjak fizetendők ki és ugyancsak a közgyűlés határozata szerint a tartaléktőke gyarapítandó, a maradék pedig osztalékkul minden év április 1-én a közgyűlési határozat szerint felosztatik.

24.§ A törlesztési tervezet az engedé-

lyezési okirat szerint a közgyűlés által állapítandó meg és a kormányhoz jóváhagyás végett felterjesztendő. A törlesztési részletnek megfelelő részvények száma vagy kisorsolandó, vagy szabad kézből visszavásárlandó csakhogy a visszavásárlásnak soha sem szabad a befizetés névértékén felül történnie. A törlesztett részvényekért a tulajdonos élvezeti jegyeket kap, melyek alapján a tiszta nyereségben (23.§.) részesül s egyszersmind a részvényes jogait is gyakorolja. A visszavásárolt és a társulat birtokából megsemmisített részvényekért adandó élvezeti jegyek a tartaléktőke tulajdonát képezik.

25.§ A társaság hirdetményei a „Szegeci Híradó”-ban tétetnek közzé.

Kelt Budapesten, 1885-ik évi február hó 1-én tartott közgyűlésből.

Parányi István s. k, közgy. elnök.

Dr. Löw Tivadar s. k. közgy. Jegyző,

Fleischer Ignác s. k.

Königsberger Jónás s. k.,

Dr. Löw Sámuel s.k., Mendl Arthur s. k.

Blau Vilmos s. k., Török József s. k.,

Dr. Wolf Vilmos s. k., Ludwigh Gyula s. k.

5956/1885. sz. Helyben hagyom, Budapest, 1885, február 20. A miniszter helyett: Baross s. k. államtitkár. P. H. ”



A társulat vagyoni helyzetét és a lóvasút felszerelését, fontosabb adatait a 10. ábra tartalmazza.

A helyi sajtó a lóvasút építéséről is rendszeresen beszámolt. A Szegedi Napló 1884. január 17-én már arról tudósított, hogy „az építkezéshez szükséges anyagok a vonalakon deponálva vannak, ezen kívül a kocsikból vagy tíz darab Szegedre szállított már. Mire az építést megkezdik, az igazgatóság, lakházak és egyéb épületek is mind készen lesznek...”

A jól előkészített beruházás az engedélyokmány kiadása után meglepően gyors

ütemben épült. A vágányokat, ahol kockakövezetbe építették, mivel azok mérete általában 18 cm volt, 2 cm széles és 15 cm magas hosszaltalpakra fektették. Az ívekben a hosszaltalpukat 2-2.2 méteres darabokból állították össze. Egyéb helyeken a sínket keresztaltalpakra fektették, és a sínk között kavicsal borították.

A Szegedi Napló 1884. május 7-én mozdonypróbáról számolt be, és kilátásba helyezte, hogy ha a munka ilyen serényen folytatódik, a közönség részéről türelmetlenül várt közúti vasút már június 15-én átadható lesz a közforgalomnak.

A hálózat kiépítése a beharangozott határidőt kissé túllépve 1884. június végén fejeződött be.

Megépült:

1. a két vasútállomás közötti fővonal,

2. a Kiskörút – Felső-Tisza-parti mellékvonal,

3. a Gizella tértől a Tisza-parti tcherpályaudvarhoz vezető vonal,

4. a Csontliszt gyárba vezető iparvágány,

5. a Széchenyi téren kiágazó Takaréktár utcai összekötő vágány,

6. a közúti vasút üzlettelepére vezető szárnyvonal.

Az engedélyokmánytól eltérően nem épült meg a légszeszgyári és a Felső-Tisza-parti faraktárba vezető iparvágány.

A pályahálózat és a létesítmények közigazgatási bejárását a közmunka és közlekedési miniszter 1884. június 26-án keltezett 23 080 számú utasításával elrendelte. A június 29-én és 30-án megtartott bejárásan a létesítményt Fleischer Ignác engedélyes, Königsberg Jónás építési vállalkozó, Porges József építési mérnök és dr. Rósa Izso jogtanácsos képviselte. Az eseményről július elsején a Szegedi Napló az alábbiakat közölte: „... Bérkocsikon hajtottak az érdekeltek az alföldi vasút állomásához és onnét gőzmozdony által vont szalon-kocsiban indultak el,

Az 1884. évi júniushó 27-én tartott alakuló közgyűlés határozatai.

1. Az alapítási tervezet s aláírási ív, mely szerint 12 részvényes által az egész alapítóké 450,000 forint aláíratott, — tudomásul vétetett s a közgyűlés határozatilag kimondja, hogy a részvénytörvény 8000 forint készpénzben és 442,000 forint a társaságnak átadandó cselekvőségeiben be van fizetve.

2. Az alapszabályok elfogadtatnak, úgy szintén jóváhagyatik azon megállapodás és intézkedés is, melynek értelmében az alapítók Fleischer Ignác úrtól az engedélyt, a vasutat, az épületeket, forgalmi eszközöket, leltári tárgyakat, cselekvőségeket és minden engedély-jogot a részvénytársaság számára oly módon megszerezték, hogy neki nyolcezer forintot készpénzben kifizettek, — 4420 db 100 forint névértékű részvényt pedig természetben díjmentesen kötelezték átadni.

3. A közgyűlés a Fleischer Ignác úrtól átveendő vasutat és ennek összes aactiváit a ker. törv. 156 §-ához képest 441,000 forintban, — a cselekvőségeket, még pedig:

a) sz. k. Szeged városának egy kötelezvénnyel 3,600 forintól, háromezerhat-száz forintban,

b) a m. k. szegedi sóhivatalnál biztosítékul letett 12 darab tiszai sorsjegyet 1,400 forintért,

c) az osztr.-magyar és az alföld-fiumei vasutaknál deponált 1000—1000 forint készpénz cautiókat, összesen 2000 forintban,

d) a szegedi csontigéző-gyártól járó követelést 1600 forint;

e) 26 szék szénát, 50 métermázsza zabot, 100 métermázsza csanakot, melyeknek beszerzési ára 708 forint volt, — közösen megállapított értéke azonban 400 forint, — 400 forint állapítja meg s elrendeli, hogy a közgyűző közbejöttével a helyszínen történendő átadás és átvétel után neki 4,420 db részvény kiszolgáltatassék.

4. Az elfogadott alapszabályok alapján a „szegedi közúti vaspálya részvénytársaság” cég alatt a társaság megalakítása egyhangulag elhatározottnak kimondatott.

5. A közgyűlés elhatározza, hogy az alapszabályokban előírt 1—10 igazgatósági tagból ezuttal három választassék, minek folytán egyhangulag megválasztattak: 1. az igazgatóságba: 1. dr. Reif Emanuel ügyvéd, 2. Fleischer Ignác vállalkozó; 3. Königsberger János vállalkozó; 11. a felügyelő bizottságba: 1. dr. Rósa Izso ügyvéd, 2. dr. Löw Tivadar ügyvéd, 3. Weiner Miksa.

6. A közgyűlés az alapítóknek tevékenységét és eljárásukat mindenben helybenhagyja és őket minden a törvényből folyó felelősség alól föloldja; egyuttal tevékenységükért köszönetet szavaz.

7. A megválasztott igazgatóság és felügyelő bizottság ezennel működésük körébe helyeztetnek, s az igazgatóság utasítatik, hogy az átvételt eszközölje, a cégzés iránt szükséges beadványt az illetékes bíróságnál adja be, — felhatalmaztatik, hogy a bíróság által netán követelendő módosításokat az alapszabályokon megtehesse és megbizatik, hogy sz. k. Szeged város törvényhatóságát a történt alakulásról s a vállalat átvételéről értesítse.

Az 1885. évi február hó 1-én tartott folytatólagos alakuló közgyűlés határozatai.

1. Az első alakuló közgyűlés által elfogadott alapszabályokban a köz-munka és közlekedési m. k. minisztérium által kívánt módosítások elfogadtatnak, s az ekkébt módosított alapszabályok véglegesen jóváhagyatnak, az igazgatóság pedig egyuttal utasítatik, hogy az alapszabályokat jóváhagyás végett a köz-munka és közlekedési m. k. minisztériumhoz, azuttan pedig a szegedi kir. törvénysekhez terjessze fel. — Ugyancsak az igazgatóság felhatalmaztatik, hogy a mennyiben a magas kormány, vagy a bíróság az alapszabályoknak még valamiben leendő módosítását igényelnék, a módosítást újabb közgyűlés egybehívása nélkül saját hatáskörében tegye meg.

2. A közgyűlés a vasút átadása és átvétele körüli eljárást jóváhagyja és Fleischer Ignácznak, mint vállalkozónak, dr. Löw Tivadarnak, mint a társulat meghatalmazottjának a felmentvényt megadja.

3. A közgyűlés az igazgatóságot egyelőre hat tagból alakítja és fenntartván az első közgyűlésben megjelölt választások érvényességét, az igazgatóságba három új tag választását rendeli el.

4. Az igazgatóság tagjaiul ennek folytán egyhangulag megválasztatnak Bischitz Lajos földbírtokos, dr. Löw Tivadar ügyvéd, mindketten budapesti lakosok és Weiner Miksa szegedi kereskedő, mely választás által azon kívánalomnak is elég tétetik, hogy az igazgatóság fele magyar állampolgárokból áll és egyik tag állandóan Szegeden lakik.

5. A felügyelő bizottságban lemondás folytán megüült két helyre szintén egyhangulag Vajda Jakab Fülöp és Weisz Károly urak, szegedi lakosok megválasztatnak.

9. ÁBRA AZ ALAKULÓ KÖZGYŰLÉS HATÁROZATAI

első állomást a lóvasúti vállalat üzlettelepén tartva. Itt az istállót és a kocsiszíneket tekintették meg. Az istálló 25 lóra van berendezve nagy czélszerűséggel és csinnal. Jelenleg 12

lova van a vállalatnak, megannyi szép, jó húsban levő állat, szinte sajnáljuk őket a vasúti kocsik elé. Kocsija 10 nagyobb és 2 kisebb, lórója 4 van készen a vállalatnak. A kocsik csinosak, nagyjából sárgára vannak festve, kék és piros vonalakkal. A nagyobb kocsi-ban 24 személy fér el, a kisebbekben (melyeket egy ló húz) 8 ülőhely és 4 állóhely van. Az üzletteleptől a Budapesti sugárúton, Széchenyi téren Színház, Zrínyi utcán, Gizella téren végig haladt a vonat és a Galamb utcához közel állapodott meg...

Itt két ló által vont személy-kocsira szállott át a társaság, és azon folytatta útját az osztr. államvasút pályaházáig és vissza... Viszsaérve a mozdonyvonalhoz, ismét az itte tovább a társaságot egészen a gyártelepig, amivel a bejárás véget ért...” A bejárásról részletes jegyzőkönyv készült, amiben a megállapított hiányosságok pótlására, a biztonsági előírások szigorítására kötelezték a vállalatot. Rögzítették, hogy a földmunkák elkészültek, a vágányok mellett a kövezés is készen van, csak a Széchenyi téren van még folyamatban.

Órházak nem épültek, helyettük fabódákat fognak felállítani, amelyekben rossz időben az örök tartózkodhatnak és a szerszámokat tárolhatják. A társulat telephelyén a

Társulati alaptőke 1884. évi december hó 31-én.
 4,500 drb részvény à 100 ft 450,000 frt.
 Építési tőke 1884. évi december hó 31-én.
 Építési és felszerelési költség 450,000 fr

Az engedély tartama.

Az engedély tartama az engedélyezett vonalak üzemeltetésének megnyitásától, vagyis 1884. évi július hó 1-től számítandó 50 év, mely lejár 1934. évi június hó 30-án, a midőn a pálya összes tartozékaival együtt Szeged sz. kir. város tulajdonába száll át.

A pálya kiterjedése.

A fővonal a magyar kir. államvasutak pályaudvarától a szabad. osztrák-magyar államvasút személypályaudvaráig terjed s hossza 4-2 km., a kitérőkkel 4-8 km.
 Szárnyvonalak: csontgyár 90 m., légszergyár 170 m., a kis-körúton a szeszyár összeköttetéséhez 3-20 m.

Mellékonal: a Széchenyi térről a szeszyárig, hossza 2-2 km., kitérőkkel 2-470 km. A Gizella-térről a tiszapályaudvarba 700 m., kitérővel 820 m.

Szárnyvonalak: 1 szárnyvonal tervezve és már engedélyezve van a szeszyári mellékvonaltól a Tisza mentén a hajó kirakodó partra, a vonal hossza 9-7 km.

Irány- és lejtviszonyok.

A pálya teher- és személyszállításra van berendezve. A teherszállítás gőzmozdonyokkal, a személyszállítás lóerővel történik. A vasút az utcákkal párhuzamosan halad és az utcák színvonalával egy magasságban van építve. A legnagyobb lejtő, mely a tiszai pályaudvarba vezet, 16‰, a folyó vonalon a legnagyobb emelkedés 10‰. A görbületek legkisebb főlátmérője 90 méter a gép közlekedéséhez, 30 méter a személyforgalomhoz. A személyforgalom találkozására határozott kitérő 50 méter hosszú; a teherforgalom találkozására 100 méter hosszú. A teher-vonat kezelésére határozott görbék 150/180 méter.

Alépitmény.

Nevezetesebb műépítmények nem léteznek; csupán helyenként az átárkólásoknál vannak 1/2 méteres műépítmények. Kisebb vízesapolásokra kőanyag-csövek vannak alkalmazva.

Felépítmény.

A felépítmény 6 1/2 méteres szabályszerű vasúti sínekből áll, melyek súlya méterenként 32 1/2 kg. A vasútnyom szabványos 1435 m.; szabályszerű kapcsolóösszeköttetés, 8 lukas lemez, — sínzsiges, kemény tölgytalpfa 1 1/10 m. távolságban és 2 1/10 hosszban. A váltók Ganz-féle biztonsági készítményű váltók súlydát állítóval.

Magas építmények.

1 iroda épület, 1 istálló 30 ló számára, 1 fűtőház 2 gép részére, 1 kocsiszín 10 kocsi, 1 vízállomási épület, 1 kovácsműhely, 1 anyagtar; továbbá a vonal mentén 4 kis őrház.

Távirda.

Távirda nem állítottatott fel, van azonban telefon-összeköttetés a városi hivatalokkal, intézetekkel, üzletekkel, továbbá az osztrák-magyar államvasutall.

Pálya-elzárás.

Kerítések csupán a magyar kir. állam és a szab. osztrák-magyar állam- (tiszai pályaudvar) vasutak torkolatánál vannak.

Állomások és kitérők.

1. Magyar k. államvasút, 2. Damjanich-útcza, 3. Rókus, 4. Püspök-útcza, 5. Széchenyi tér, 6. Gizella-tér, 7. Bécsi körút, 8. Osztrák-magyar államvasút indóház, 9. Pénzügyi-palota, 10. Söház, 11. Kis-tisza-útcza, 12. Szeszyár.

Megnyitási határidők.

A vonalrész megnevezése	A közforgalomnak megnyitott		
	évben	hónapban	napon
A fővonal és szárnyvonalai, a mellékonal és 1. szárnyvonal 1884.	július	1-én	

A forgalmi eszközök állaga.

2 drb Krausz-féle mozdony, 10 drb fészes nyitott teherkocsi és 12 drb személyszállító lófogató koci és 20 drb ló.

A jegyzőkönyvben rögzítettek, hogy „a személyszállító lóvonatú kocsikkal eddig eszközölt próbameneteknél több ízben megtörtént, hogy a kocsik az élesebb görbületekben kisiklottak, mely körülmény egyrészt ugyan a kocsisoknak az üzletben való járatlanságának, másrészt azonban annak is tulajdonítható, hogy a kocsik keréköveinek szélessége nem felel meg a vasúti kocsik áthaladtatása végett létesített vágánytágulásoknak. Ezen hiány pótlása céljából a lóvonatú kocsik kerekei legközelebb megfelelőbb kerekkel lesznek kicserélendők...

Üzletvezető, pénztárnok, ellenőr, mozdonyvezető, kalauzok, pálya felügyelő; pálya- és váltóőrök alkalmazva vannak. A szolgazemélyzettel megejett vizsga alapján konstataltott, hogy ezen személyzet kellően be van gyakorolva. A szolgálati utasítások a nagyméltóságú közmunka és közlekedési minisztériumhoz vannak felterjesztve. Addig is, míg ezen utasítások helybenhagyást nyernek, a biztonságra nézve az alföldi vasútról érvényben levő utasítások e pályán is mérvadók lesznek és ezek

10. ÁBRA A LÓVASÚT VAGYONI HELYZETE ÉS FONTOSABB ADATAI

„felsőbb szolgazemélyzet” részére lakóház, a lóvonatú üzem részére istálló és kocsiszín, két mozdony részére szín, egy kis műhely, széntároló, vízvétel céljából egy Friedman-féle ejektorral ellátott kút és víztároló épült.

szerint a személyzet továbbra is oktandó...”

A bizottság a díjszabás és a menetrend áttanulmányozása után megállapította, hogy a bejárat pálya üzembe helyezhető. Ezen nyi-

latkozat után Storch Gyula főfelügyelő, a bizottság vezetője, a miniszter úr ő nagyméltóságától nyert felhatalmazás alapján a szegedi közúti vasútnak 1884. július hó 1-én történő megnyitására az engedélyt előszóval megadta.

A társaság üzleti eredményeiről ekkor még nem álltak adatok rendelkezésre, de az 1884. év végén tervezett fejlesztésekből már arra lehetett következtetni, hogy a befektetett tőke megfelelően gyümölcsozik. A tervezett fejlesztések az alábbiak voltak:

1. A fővonalon a Püspök utca torkolatánál egy új személyforgalmi kitérő építése.

2. A fővonal II. (Tisza Lajos körúti) mellékvonalának 7-8. szelvényénél kiágazó, az alsó rakpartra vezető gözüzemű hajórakodó-vágány építése.

3. A fővonal II. mellékvonalán a sóház, előtti kitérővágány meghosszabbítása.

Ezeknek a munkáknak a közigazgatási bejárását 1885. augusztus 25-én megtartották és a közmunka és közlekedési miniszter szeptember 5-én az építési engedélyt is megadta, illetve a Tisza Lajos körútról levezető hajórakodó-vágányra, amit 25 ezrelék lejtéssel terveztek, az alábbi pótfeltételeket állapította meg:

a) az ezen vágányon szállítandó elegysúly legalább is $\frac{1}{3}$ részének fékezhető tengelyeken kell nyugodnia és utolsó kocsinak mindenkor fékes kocsit sorozandó be, melyen egy vonatkísérő elhelyezendő

b) toltott vonatokat a lejtésen csak lépésben haladhatnak;

c) a lefelé való menet megindításakor a gőzsíppal „féket megszorítani” jel adandó;

d) a rakodó vágány végén egy ruganyos lökvédekkel felszerelt erősz zárkorlát létesít-

tendő, melyen éjjeli közlekedésnél egy vörös lámpás alkalmazandó.”

A lóvasút üzemét, fejlesztését a következő részben mutatjuk be.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád megyei Levéltár iratai: 2., 3. és 4. ábra, TERHES SÁNDOR–NAGY ISTVÁN: Lófejűek, pöfögők a vaspályán. *Városi Közlekedés*, 1985/1. sz.

TÓTH BÉLA (írta és szerkesztette): *A szegedi nagy árvíz képekönnyve*. Szeged, 1979. 78. kép, 8. ábra.

VÖRÖS LÁSZLÓ (szerk.): *Magyar Vasúti Évkönyv. 1883/1884. Szegedi Közúti vasút*. 591.

JEGYZETEK

¹ A belga mérnök nevét a szerzők nem egyformán írták. Előfordul még Edward A. Paget, Paget A. Ede, de volt, aki azt feltételezte, hogy azonos a későbbi engedéllyessel, Polácsék (Pollácsék) Edével.

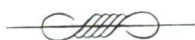
² Az omnibuszok és bérkocsik állomáshelyét is elöntötte az árvíz. A vonatközlekedés több mint fél évig szünetelt. A képen az 1858-ban megnyitott Szeged állomás egy részlete látható. Ennek az épületnek a helyén épült 1902-ben a sokkal nagyobb méretű, mai szegedi állomás.

³ Talán a felgyorsult események vagy egy okmány hiánya okozza azt az ellentmondást, hogy a lóvasút építésére Polácsék Ede kapott engedélyt, a részvénytársaság pedig Fleischer Ignác tulajdonostól vette meg. Fleischer Ignác az engedélyokmány kiadását követően a városnál levő öt ezer forint összegű biztosítékot pénzügyi szerződéssel tízezer forintra kiegészítette. A város pénztárába történt befizetéssel eleget tett az 1883. évi szerződésben vállalt óvadékkötelezettségének.

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből (2. rész)

A sportrepülés előzményei, a szárnybontás nyitánya (1931–1937)



Mind a háború, mind a Trianon okozta nemzeti sokk oldódni kezdett. Az ország politikai vezetése és a gazdaság szereplői az idő múlásával megtalálták – a korábbi évszázadok során megszokotthoz viszonyított – a kényszer szülte új termelési feltételeket, növekedni kezdett mind a mezőgazdaságban, mind az iparban a pozitív gazdasági mutató, ezzel párhuzamosan, igaz központi segítséggel, enyhült az aggasztóan nagy nyomor is. Az elszakított területekről kényszer-áttelepítettek jelentős része is megtalálta életfeltételeit. Az 1927 elejétől bevezetett pengő stabilizálta a gazdaságot és a fejlesztés tervezése mindinkább reálissá lett. Egyre határozottabban jelentkezett az idegenforgalmi ágazat fejlesztési igénye, amit részben a külső partnerek sürgettek, de a kormány is (fölsírmelve a benne rejlő nagy gazdasági lehetőséget) jelentékeny tőkét fektetett be az országos hálózat kiépítésébe, majd figyelemre méltóan támogatta a bázisok létrehozását. A felindülés Szentesen is jól érzékelhető hatással jelentkezett. Az évezredes gabonatermelés mellett kibontakozott a magasabb kultúrát jelentő zöldségtermesztés, az öntözéses gazdálkodás.

Szentes az 1931-es adatok szerint 33 537 lelket számlált. A város ekkor Csongrád vármegye székhelye volt. A lakosság kétharmadának életfeltétele a gabonatermesztés fordulatain múlott. A megyei vezetés támogatta a város törekvéseit, ami semmiképpen nem

jelentett hátrányt az országos kezdeményezések elnyerésénél, ennek ellenére dr. Lázár Andor honvédelmi miniszteri államtitkárnak, a város képviselőjének az 1931-ben elmondott beszédéből azt tudhatjuk meg, hogy „Szentes az elmúlt évtizedekben magára hagyott, elszigetelt város volt”. Ezt a rendezett, tiszta, alföldi kisvárost az országos lapok is a „csendes, a komoly városok közé” sorolták, ahol „a lakosság nehezen mozdítható ki méltóságos nyugalomból, mert fegyelmezettek polgárai, de hogyha egyszer megmozdul, annak mindig nagyon komoly oka van. ... Szentes megtanulta, hogy nehéz árat kell fizetni az önállóságért” – közli az Alföldi Újság vezércikk írója 1934-ben. Eleddig nem akadtam a város népére utalóan, találébb jellemzésre.

E korszak, az 1920-tól számított évtized teremtette meg a trianoni kényszerbéke okán a földre kényszerített magyar repülőkhöz azt az elhatározást, hogy az európai átlaghoz mért hátrányunkat csak „gyors szárnynövesztéssel”, a repüléshez közelálló bevonásával lehet ellensúlyozni. A polgári repülésnek álcázott, a rejtett légierő katekombá korszakában (1920–1938) alig volt képes még az önmaga veszteségeit is pótolni, tehát meg kellett teremteni a pilótaképzés gyors módszerét. Mind a sajtóban, mind a politikai tájékoztatókon egyre gyakrabban jelentkezett a közelgő háború veszélyéről szóló előrejelzés. Már a köztudatban is nyílt

tan hangoztatott remény volt, az ország irányítási rendszerében pedig nyílt katonapolitikai programra érett a trianoni diktátum revíziójának sürgetése a kisantanttal szemben. Vitéz Bogya Kamill csendőr százados, a szentesi cserkészrepülőök ügyvezető elnöke írja tanulmányában: „... ma, amikor a nagyhatalmak véres viaskodása folyik földön, vízen és levegőben, akkor a repülés honvédelem” ... és a magyar aviatika „csak a sportrepülésen keresztül érheti utol magát a pilótaképzésben”. E bölcs előrelátást az eljövendő, tétléről tételre igazolta és néhány éven belül elhozta az idő azt a történelmi pillanatot, amikor szárnyra kelhettek az államok.

A korszak nagy repülési eseménye volt Endresz György és Magyar Sándor óceánrepülése. Huszonöt óra tizenöt perces új világrekorddal tették meg az utat a *Justice for Hungary*-val 1931. július 16-án.

A város vezetői 1932 januárjában – a szegedi és a hódmezővásárhelyi sportkörök meghívását követően – invitálták Szentesre is Endresz Györgyöt és Magyar Sándort, hogy repüljenek ide is a *Justice for Hungary*-val. Levelükben kérték, megérkezésükkor tegyenek néhány kört a város fölött, majd a kijelölt területen szálljanak le. Hogy miért maradt el a magyarországi déli turné? Magyar Sándor itthon nem kapott munkát, és külföldre kényszerült, mert az élménybeszámolókból nem lehetett megélni. Megelőzően, 1932 februárjában három hétig Lord Rothermere vendége lehetett Angliában. Ami végleg megghiúsította a találkozót, az Endresz György és Bittai Pál lezuhanása volt Rómában a leszállásuk előtt, 1932. május 21-én. A két áldozat temetése napján Szentes házait gyászlobogók borították el. A polgármester az Aero Szövetségnek küldött távirattal fejezte ki a város lakosságának mélyszégyenét.

A kormány rendeletileg szabályozta és az újságokban tette közzé, hogy hazánk terü-

letén – mint ahogyan azt engedély nélkül többször is elkövették – a leszálló idegen nemzetiségű repülőgépekről azonnal értesíteni kell a rendőrhatalóságot vagy a csendőrsőt. Nem szabad segíteni az idegen pilóták fölszállását a bázisukra visszatérésben, mielőtt a hatósági személyek megérkeznek. Tilos üzemanyagot és alkatrészt adni. Kivételes eset az, amikor baleset miatt oltani kell a repülőgépet vagy elsősegély-nyújtásra szorul akár a pilóta akár az utasa. Erre az esetre egyértelmű kötelezettséget ír elő a rendelkezés. Újabb tragédia híre érkezett 1931. szeptember 6-án Szentesre. „Lezuhant és szörnyethalt a legvitézebb magyar pilóta.” – írta a Szentesi Hírlap főszerkesztője. Poroszló és Borsodivánka között a Tisza-parton lezuhant szerelőjével Urbanschek Jánossal és életét veszítette Kaszala Károly repülőgépezető is. A kiváló tábori pilóta korábban a szegedi repülőtéren teljesített szolgálatot, ahonnan ismerte Cicatriczis Lajos (aki egy időben volt Csongrád megye és Szeged főispánja is), a tragédia időpontjában a Szentesen lakó felsőházi tag. Dr. Négyesi Imre Szentes polgármestere gyásztáviratban kondolcált a Magyar Aero Szövetségnek (MAeSz) a híres pilóta elhunyt alkalmából, akit a város lakossága a szentesi reklámrepülésénél ismert meg. A kerepesi úti temető díszsírhelyre temették el. Gyászszertartásán egy szentesi frontharcosokból álló csoport is részt vett, tisztelegve a hős katona emlékének. (A Schmoll cipőpasztagyár a repülőgépein villogó kék és piros fényreklámmal hívta fel a lakosság figyelmét termékére.)

Az Endresz György emlékére, a Városligeti Iparcsarnokban rendezett kiállításra, október elejétől november 1-ig 1 pengő utazási igazolvánnyal lehet a fővárosba fel- és visszautazni. (A kiállítás középpontjában a *Justice for Hungary* állt amelyet az olaszok kárpótlásul megépítettek, és Magyarországnak ajándékoztak. A gép felirata: Giustizia per L'Ungaria lett.)

Süli Mihály, a 24 éves hódmezővásárhelyi fiatalember, két évi kísérletezés után feltalálta és megépítette a kolibri repülőgépet, és azt Feckének nevezte el – írják a megyei lapok. Szentesen is tervezi bemutatni. A miniatűr repülőgép motorral együtt 70 kilogramm, teherbírása 70-80 kilogramm. Már nem első alkalommal mutatkozik meg a nagyérdemű közönsége előtt bemutató repüléssel. Előző évben a szegedi ipartestületi kiállításon is repült nagy érdeklődéstől kísérve, majd szakértők előtt a szegedi repülőtéren tartott bemutatót. Vitéz Heppes Miklós százados, századparancsnok elismeréssel nyilatkozott a kis „érdekes lélekvesztőről”. Szentesen is közszemlére állította ki 1933 áprilisában a világ legkisebb és legolcsóbb repülőgépének modelljét. A gép fesztávolsága 4 méter, és ára alig haladja meg egy középkategóriás motorkerékpárét. A szentesi felsőcsordajárás bemutató nem zárult summa cum laude, mert az agyongyötört, gyenge motorral csak a talajon volt képes keringeni. A 20 filléres belépti díjat senki nem követelte vissza, mert Süli Mihály azt világkörüli útjának támogatásához kérte, amelyet Feckéjével tervezett véghezvinni.

A repülés valódi meghonosodásához 1934 áprilisában érett meg a helyzet. A városi Idegenforgalmi Tanács 8-i ülésén, vasárnap a Magyar Aero Szövetség központi küldöttje bejelentette, hogy Szentesen légikikötőt terveznek létesíteni. Korábban, kedden már itt járt a MAeSz propaganda bizottsági elnöke, dr. Komjáthszegi Szentkirályi Ákos és tárgyalt a város vezetőivel a repülőtelep sürgős kialakításáról. Erre a lépésre a légiturizmus megszervezése céljából volt égető szükség. Számos külföldi újságban jelent meg ismertetés a szentesi múzeumból és a város környéki, technikailag korszerű öntözőrendszerekről, azok csatornáiról. A MAeSz-nál már több külföldi érdeklődött, hogy miként lehet Szentes repülőgéppel megközelíteni. Az említett érdeklődők már Pün-

kösdkor szívesen jönnének a város különleges értékeinek megtekintésére – közölte a központi küldött. Amennyiben a város elvégzi a szükséges feladatot, akkor az osztrák repülő szövetség légi túrázói a hivatalos programjuk szerint Szentesen is leszállnak. Az azért látnivaló volt, hogy a kecsegtető lehetőségben benne volt az időigényes jogi, gazdasági, az átszervezési procedúra is, ami a ripsz-ropsz üzemeltetést kérdésessé tette.

Hadnagy Endre szigorló mérnök, pilóta levélben kérte a polgármestert, hogy 1934. november 17–26-a közötti időben a Felsőcsordajáráson méltóztasson átengedni a fel- és leszállásra alkalmas területet. A repülés célja, hogy dr. Fejes István százados hadbíró Szentesre szállítsa és a tavaly megrendezett repülőnapon (?) jelentkezett, de meg nem repültetett utasokat, amennyiben azok ismételen megjelennek, kárpótolni fogja a rendelkezésére álló idő alatt. Az írásos hozzájárulás a LÜH-től kérendő startengedély miatt szükséges – közli levelében. A polgármester a 10237/1934. sz. határozatával haladéktalanul hozzájárult a legelő ideiglenes átengedéséhez.

A megsejmlélt területek közül végül legmegfelelőbbnek a Felsőcsordajárást találta dr. Szentkirályi Ákos idegenforgalmi szakember. A város feladata, hogy a 45264/1924. K.M. számú rendelet 4. §-a szerinti nemzetközi jelölést, egy festetett, egyenlő oldalú háromszögbe bele kell írni a város nevét, illetve a repülőter sarkait megjelölni úgy, hogy az szabad szemmel is jól látható legyen kétezer méter magasságból is. Száz pengő költséggel megoldható a befektetés – ígéri a szemlélő. Amint ez elkészül, a MAeSz próbagépe városba repül. Amennyiben minden megfelel, értesítik a külföldieket, hogy jöhetnek Szentesre, mert van már le- és fölszállásra alkalmas repülőter.

A valóság, a jelen ígérete óriási távlatokat vetített a jövő vásznára, csak hogy a városi közgyűlés még nem mondta ki a döntő szót a

repülőtér létesítése ügyében. A polgármester előterjesztésében az 1934. május 3-i közgyűlés hagyta jóvá a felsőcsordajárási légi turisztikai repülőtér területének és berendezéseinek biztosítását. Helye, ahol Kvasz András is repült, – bár akkor még nem szelte ketté a területet a szelevényi műút, – a városi legelő egy részén kijelölt 300-400 méter széles és 600-800 méter hosszú terület, amelyet néhány méter széles kavicsávval kell körülkeríteni, majd a közepén 8 méter sugarú kört alkotni (megj.: a tárgyalások időszakában változott a jogszabály, melyben a háromszög jel körre módosult) és annak mindkét, átelles oldalán mésszel kiírni, északról délre haladóan, hogy Szentés. A néhány száz pengős költség a külterületi kulturális alap terhére megvalósítható – javasolta, a közgyűlés hozzájárulását kérve, a háztartási szakosztály. Később, ha úgy alakul a forgalom, akkor az esetleg máshol fölöslegessé vált hangár(oka)t is biztosítja – a berendezés komplettebbé tételéhez – az Országos Idegenforgalmi Hivatal. A 75/kgy. 1934. sz. (ápr. 28.) jegyzőkönyv alapján csak Balla Imre képviselőnek voltak aggályai, miszerint a repülés elveszi a legelőt az állatok elől. A polgármesteri megnyugtató után a közgyűlés teljes egyetértéssel megszavazta az idegenforgalmi légikikötő létesítésének tervét, területét és költségeit is az indítványban előterjesztett föltételekkel.

A város történetének jelentős napját ünnepelte a lakosság 1937. április 30-án, amikor is száz éves jubileuma volt az örökvaltság alóli teljes megszabadulásának. A földesúr, a gróf Károlyi család mentesítette Szentés városát: „földesúri jussaik gyakorlata és érdeklése alól minden időkre kiveszik, mentté teszik és kiszabadítják” aminek következtében „a város nemcsak az úrbéri terhek viselése alól szabadul meg, de saját törvényhatósága intézi ezután a földesúri úrszék helyett az igazságszolgáltatást is”. Ezzel az erőt próbáló bátor tettel Szentés

példát mutatott az országnak, mégis csak bensőséges, szerény házi ünnepen kívánták a jubileumot megrendezni, de az új büszkeség, a repülőtér létrehozásának terve már 1934-ben belekerült az ünnepi rendezvények sorába. A szeptember 12-én tartott szemlén a Légügyi Hivatal (LüH) szakemberei Simonffay Pál ezredes, Németh János százados, valamint Csilczy Lajos is megfelelőnek találták a kijelölt területet. Megígérték, ha a város elvégezteti a repülőtérrel az elkerülhetetlen talajegyengetést – mert a mai zsombékos, foltokban vízállásos terület feltöltetlenül alkalmatlan le- és felszálló pályának –, akkor küldenek Budapestre egy hangárt, hogy az éjszakára itt maradó gépeket biztonságos fedél alatt vigyázhassák. Csak ezt követően adható ki a légikikötő működési engedélye. Három héttel később megérkezett a miniszeri jóváhagyás 1934 telére az ínségmunkák költségeire, ami a repülőtéri planírozás haladéktalan megkezdését tette lehetővé, bár tudvalévő volt, hogy a téli idősakra tervezett munka mennyisége meghaladta az ennyi idő alatt elvégezhető. (szerző megjegyzése: az ínség enyhítése a cél, a repülőtér építése pedig az egyik eszköz lett a cél eléréséhez. Az 1930 januárjában tartott népszámláláskor Szentés 32861 lelket számláló lakosából 17800 fő élt nyomorgó, ínséges körülmények között. A téli hat hónap időszakában az éhhalál szintjén éltek a mezőgazdasági alkalmi munkások és a kubikusok.)

Annak ellenére, hogy októberben már rendelkezésre állt a munka elvégzéséhez szükséges pénz, a tervek csak 1935 januárjára készültek el. E szerint a munkák kora tavasszal kezdőd(het)nek. A terv alapján a felszálló pálya a szelevényi út és a felső rakodó közötti 400×800 méteres terület, melyen ahol 5 méteres betűkkel írják ki a város nevét. Aki e terület fölé érkezik, azonnal tudhatja, hogy Szentés légikikötőjébe érkezett. A határozattól eltérésre magyarázatot aligha lehet találni – legfőlőbb a legelteté-

si érdeket – ugyanis a közgyűlés a szelevényi út és a csongrádi vasútvonal között jelölte ki a repülőtérét. A keletre mutató, közel kilencven fokos elforgatás az uralkodó szélirányra merőlegessé tette a le- és felszállópályát, ami az alkalmasságát megkérdőjelezte. (Közmunkára csak szentesi iparosokat volt szabad bevonni.)

Már egy évnél hosszabb ideje húzódik a repülőtér létesítésének ügye. Hiába kapott „Attila városa” (idegenforgalmi elnevezés) az ínségmunkára pénzt, a légikikötő talajegyengetésére nem jutott. Most 1935 októberében ismét napirendre kényszerültek tűzni a repülőtér planírozását, mert a közmunkára kapott 1500 pengő és a sportrepülésre gyűjtött pénz együttes összegére már nem lehet állítani, hogy az nem fedezi a munka költségeit. Az újabb program szerint a sportrepülők is megkezdhetik 1936 tavaszán gyakorlataikat – tervezte és hirdette a város tisztikara. Bejelentésük megalapozott volt. A Magyar kir. Légügyi Hivatal 4431/I.-1935. sz. levelében így írt a polgármesteri hivatalnak: ...t. címet az alábbiakban van szerencsém értesíteni: Megfelelő szintezés és víztelepítés után a repülőtér sportcélokra és közbeeső forgalmi repülőtérül alkalmasnak mutatkozik, „állandó gyakorló” (értsd katonai)

repülőtérül azonban kevésbé. Szükségesszállóhelynek már most is alkalmas.”

A korábbi nyilatkozatokhoz képest érdekes, új változás következett be az idegenforgalmi céllal indított turisztikai leszállóhely kialakításával kapcsolatos közlésekben. „Sportrepülők” elnevezés is megjelent az okiratokban, a közgyűlési határozatokban. (A közgyűlési jegyzőkönyvekből és a hivatalos levelezésből lehet sejteni, hogy az Idegenforgalmi Hivatal megbízottjával és a LűH képviselőjével folytatott tárgyalások közben merülhetett föl a repülőtér területének és a sokoldalúbb felhasználásának gondolata.) A változás eredetét csak az 1939. május 21-i hangárvató és gépkeresztelő ünnepségen mondta el vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár – amikor visszautalt, (az 1935-s esztendőben) még Csongrád vármegye főügyésze volt. Így emlékezik vissza: „Három évvel ezelőtt egy kis csoport inasgyerek keresett fel, iparos-cserkészek. Közölték velem, hogy ők repülni akarnak, repülőgépet akarnak építeni, a tervet már meg is vásárolták, és az építésre is van egy kis megtakarított pénzük. Levittek a műhelybe, megmutatták az eddigi munkájukat. A rádióleadó- és fellevevőkészülékük már készen állott. Maguk készítették az utolsó csavarig. Először való-

színűtlennek látszott előttem ez a vállalkozás. Sok akadályát láttam a kivitelnek, de ahogy jobban figyeltem őket, megéreztem, hogy ezek a kis kopott, szurtos inasgyerek, mint megszállott lelkek annyi hittel, bizalommal és fanatizmussal csüngnek ezen a gondolaton és olyan, mindegyik lenyűgöző akarattal hisznek a megvalósításban, hogy megszégyeltem magamat, resteltem, hogy egy percig is kételkedni mer-



A CSERKÉSZREPÜLŐ CLUB MADÁRTÁVLATTÓL

tem a sikerben... Egyszeriben megnőttek előttem... nagyoknak láttam őket, ... hitet nyertem tőlük, mellük álltam,

és elindultam velük repülést csinálni...

Miniszterelnök úr, ezért nem fogja tőlem rossz néven venni, ha elsősorban ez előtt a kis csoport előtt tisztelgek, akik lelük tüzével, hitével és munkájuk fanatizmusával megteremtették azt, ami most előttünk áll.”

Hogy kik voltak ezek az iparos-cserkészek? – ma már nem tudni. Sem okmányok, sem az emlékezet nem őrizte meg az utókor-nak megörökítésre érdemes neveiket.

A repülőtérnek kijelölt terület még az ősi, az eredet állapotában volt, de a lelkes csapat máris megkezdte toborzó propagandáját. Repülés témájú filmeket igényeltek a mozi tulajdonosától, amelyeket minden héten szerdán és csütörtökön vetítettek. A program első részében játszották a „nagy repülés filmet”, majd az erre a célra készített izgalmas légi jelenetekből összeállított híradó előtt, a repülésport „harcos hívei” tartottak ismertetést annak aktualitásairól és helyi terveikről. Ezeken a napokon három, filléres előadást tartottak, egyet délután kettőkor az ifjúságnak, majd a további két programot már a felnőtt közönségnek vetítették. Nem hiába, mert megmozdult az állóvíz. A város emberei már november közepén megkezdtek a munkát a repülőtéren. „A Lüh ellenőrének véleménye szerint már a jelenlegi állapotában is használható lenne...” – állítja az Alföldi Újság szerkesztője, majd egy héttel később helyesbíti tévedését, és most már a mérnöki hivatal tanácsosával egyeztetve közli, hogy 1935. december 2-án 150 munkás kezdi meg a talajegyengítési munkát (a polgármester jelentése szerint 200 fő) a repülőtéren, mert az eredetileg biztosított terület kevésnek bizonyult, így már 70

holdat kell planírozni a korábbi négyszáz-harmincezer négyzetméter helyett. A terület közepe, mélyen fekvő része a leendő repülőtérnek, amely az előzetes számítás szerint 15 ezer köbméternyi földfeltöltést igényel. A szükséges töltőanyag helyben előteremthető, a kelletténél magasabb területek lenyесésével és a repülőtelep határán létesülő vízelvezető árkokból – nyilatkozta Cseuz Béla műszaki tanácsos. (A város nem adta vállalkozónak át a munkát, hanem saját hatáskörben szervezte.) Ám az időjárás közbeszólt. December 2-án és 3-án 25 mm eső zúdult a városra, és a leendő repülőtér nagy része víz alá került. A talaj annyira fölázott, hogy arra talicskával rámenteni nem lehetett. Próbálkoztak segíteni a munkautak használhatóvá tételével, de ekkora terület befedésére elegendő mennyiségű pallincsa nem állt a város rendelkezésére. Féltő, hogy a kora tavaszra tervezett, mindössze két hónapos munka befejezése késik, és a 150 ínségmunkás téli foglalkoztatása, így a megélhetésük is belefullad a repülőtér sarába. A hittel teli remény nem maradt viszonzatlan. Az idő kegyeibe fogadta a kubikusokat és a szentesi repülésért aggódókat. Szerencsére a szomjas föld gyorsan elnyelte a nagy mennyiségű vizet, és egy nap késéssel megindulhatott a munka, így százötven földmunkás kezdeteként kedden, 4-én dolgozni.

A december 13-i városi közgyűlésen régen nem látott összecsapásra került sor. Heves vita közepette tárgyalták a repülőtér létesítés új programját. Főlháborodtak mind a baloldali, mind a konzervatív, sőt még a kormányzó párt képviselői is, mert a város vezetői semmibe vették a terület átadásáról hozott képviselőtestületi döntést, és azt a határozatot is, amely rendezésére megszavazott 1500 pengő helyett 12 000 pengőt szándékol fordítani a repülőtér kialakítására – közlik a városi lapok. (a beharangozott perpatvarnak nyoma sem látszik a 222/kgy. 1935. december 13-án készült közgyűlési

jegyzőkönyvben.) A műszaki tanácsos részletesen ismertette a tervet és a városatyák megnyugtatóra közölte, a tereprendezés teljes költségét a főispán biztosította, a megye pedig már át is utalta a város számlájára. Az állítólagos nagy elvi perpatvart Kátai Pál Imre és Bálint József képviselő „védőbeszéde” csendesítette le. Végül is a testület egységesen megszavazta az új változatot.

Sokat ígérő ajánlattal kezdődött az 1936-os esztendő. A Zöldkereszt jegyében a Csongrád Megyei Orvosszövetség följánlott a szentesi cserkészrepülőknél egy vitorlázó repülőgépet. A téli időszakot sem töltötték üresjáratban a pilóta növendékek. Segítették a gépépítést, és elméleti képzésben vettek részt.

Az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapat motornélküli sportrepülő szakosztálya, rövidebben a „Szentesi Cserkészrepülők Egyesülete” 1935-ben alakult. Csongrád Megyei Cserkészrepülő Egyesületté 1943-ban, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kezdeményezésére szerveződött át. A szentesi cserkészrepülők első elnöke vitéz dr. Bonczos Miklós vármegyei ügyész (majd főispán, 1939-től belügyi-, 1941-től igazságügyi államtitkár); a cserkészparancsnok Báthori Kálmán református lelkész; ügyvezető sportelnök vitéz várbogya Bogay Kamill csendőr százados; titkár ifj. dr. Berczeli Károly rádiótechnológus; gazdasági vezető Zsoldos László rt. igazgató; műszaki vezető Ladányi Béla mérnök; orvos dr. Péchi Kálmán kórházi főorvos; tagok Monori Jenő armentesítő társulati tisztviselő és Vajda Mihály volt az – egyéb okmányokból kiemelt adatokkal kiegészített, – 1937. március 13-án keltezett, 1391-2 sz. alatt iktatott polgármesteri levél közlése szerint.

Május 19-én ebéd után, két óra tájban repülőgép zaja verte fel a várost. „Egy ezüstszínű gépmadár, négy tiszteletkör megtétele után, a Kisér fölött elrepülve az alsóréti csordajáráson leszállt” – közli az Alföldi

Újság olvasóival. Mindenki azt gondolta, hogy a repülőgép kényszerleszálló, mert nem a kijelölt területen ért talajt. Mint ahogyan ezt a belügyminisztérium előírása elrendelte, Molnár Kelemen rendőrfelügyelő igazoltatta a pilótákat, és tisztázta, hogy nem idegen nemzet repülői, hanem a budapest–mátyásföldi repülőtérről indult magyar pilóták, Hadnagy Endre és Czilczér István, a BSE pilótái. A „Jövők” névre keresztel repülőgép nyolchengeres, soros motorú és 80 lóerős – írja a rendőri jelentés –, de nem említi a repülőgép típusát. A repülőgép vezetője azért szállt itt le, mert korábbi szentesi repülései alkalmával is ezen a legelőn landolt, ezt a területet ismeri jobban. Érdekes megoldás volt a szentesi leszállás, mert innen taxival utaztak Szegedre, miközben a gépüket a szentesi amatőr cserkészrepülők őrzetére bízták, akik a leszállást követően elsőek voltak a nagyszámú érdeklődő között. A pilóták késő délután ismét visszatértek a gépükhöz, majd este 6 óra körül visszarepültek Mátyásföldre.

Az Idegenforgalmi Hivatalon belül 1936 augusztusában megalakult a Légiturisztikai Osztály, amely a Légügyi Hivatallal karöltve újból kijelölte az érdekesnek ígérkező helyeket, útvonalakat és minden nevezetes város mellett a leszállóhelyeket. Ilyen repülőterek létesültek Aggteleken, Gyöngyösön, Hortobágyon, Bugacon, Kecskeméten, *Szentesen*, Szegeden, Kalocsán, Sopronban, Balatonfőkajáron, Keszthelyen. Az ide érkező pilóták időjárás tájékoztatását az Ármentesítő Társulat meteorológiai állomásától várták. A Bethlen Gábor Cserkész Csapat tagjaitól remélték a turisztikai leszállóhelyre érkező repülőgépek fogadását, azok gondozását, őrzését, az érkező vendégek kalauzolását. Kérték az állandóan hívható, idegen nyelve(ke)t is beszélő személy(ek) nevét és telefonszámát, valamint a leszállóhely fényképét. Az Idegenforgalmi Hivatal szakemberei ennek a

teljesítését elsősorban – a könnyebb szervezés okán – a cserkészekről várták.

A Légügyi Hivatal folyamatosan sürgette a repülőtér fűvesítését azért, hogy a motoros gépek is le tudjanak szállni Szentescen. A feltöltés miatti laza talaj, a szokatlanul nagy esőzés mind a motoros, mind a vitorlázó gépek repülését akadályozta. (Nyilvánvalóan a május 16-án érkező BSE pilóták is a helyzet ismeretében választották az Alsócsordajárást leszállóhelyül.)

A városi közgyűlés 1936. április 20-án tárgyalta a legelők helyzetét, azon belül a felsőcsordajárási veszteséget, ami egyértelműen a kora tavaszi planírozásra vezethető vissza. A terület a kárfölmérés idejére már 80 holdra növekedett. Az ügyet előterjesztő polgármester – a gazdasági szakemberek tanácsára – azt a határozati javaslatot terjeszti elő, hogy a következő évben kölessel, a rá következő esztendőben tengerivel, majd 1938-ban búzával vessék be a területet. '36 tavaszán, a terület nagyrészen, a zabot már elvetették. A fűmag szétszórására csak 1939 tavaszán kerülhetett volna sor. A képviselők reményei szerint a legeltetésből származó veszteség nagy része addigra visszatérülhetett volna) a város kasszájába. Vitéz dr. Bonczos Miklós városi képviselő javasolta, hogy mielőtt a végleges döntés megszületne, kérjék ki a LűH szakemberének véleményét. (A repülő szakág folyamatosan sürgette a polgármestert a repülőtérátadás közeli időpontjának kitűzésére.) Az ülést vezető polgármester elfogadta a javaslatot, és a szeptemberi közgyűlés határozati körébe utalta – e témában – a végső szó kimondását. A Légügyi Hivatal szakértője javasolta, hogy '37 tavaszáig pihenjen a föld, és a szükséges mezőgazdasági munkák elvégzése után vessék be azt fűmaggal vagy szénamurvával. Az 1936. szeptember 14-i közgyűlés végül határozatilag kimondta, hogy az évi gabonatermés hasznából 1500 pengőt a város gazdálkodásának javítására fordít, ami már közvet-

lenül a repülőtér fűvesítését jelentette. Elérkezett 1937 tavasza, de érdemi változás nem történt. Piti Pál gazdasági tanácsos, a repülőtér finanszírozására 80 pengőért megvásárolta a szükséges 153 kg vegyes fűmagot, hogy végre elkezdődhessék a fűvesítés. A terület használhatatlansága miatt '36 őszétől a szentesi cserkészrepülők Szolnokra és a budai hegyekbe jártak repülni. (Az események sorozatáról készült okmányokat értékelve az a végkövetkeztetés vonható le, hogy a város tisztikara akarta is, meg nem is a repülőtér. Az állattartó gazdák tiltakozásai sem segítették a létesítmény kialakítását. A megyei vezetés jelentős erkölcsi és gazdasági segítsége ellenére is attól tartottak, hogy »az idő múltával« a fenntartási költségek előbb-utóbb a gazdaságilag gyenge város nyakába szakadnak.) A terület használhatóságához az országos idegenforgalmi vezetőknek a feltételek biztosítását kellett sürgetniük. A munka '37 júliusára sem fejeződött be, a sokszori határozat, ígéretes ellenére sem volt elfogadható a planírozás, nem történt meg a szükséges jelek kifestése és a szélzsák fölállítása sem. Ennek ellenére az Idegenforgalmi Hivatal szóban engedélyezte (?) a repülőtér használatát 1937. június 17-től és mind a LűH, mind az Országos Idegenforgalmi Hivatal karöltve a Magyar Aero Szövetséggel változatlanul sürgette a repülőtér minél előbbi ünnepélyes megnyitását.

A városháza közgyűlési termében, '36 októberében az egy hétre szervezett – propaganda céllal rendezett – repülőgép-kiállítást, tekintettel a nagy érdeklődésre, még három nappal meg kellett hosszabbítani. Kedvesinálónak szánták. Elsősorban a középiskolásoknak és a velük egykorú iparostanulóknak szánták a szervezők, hogy közülük minél többen kapcsolódjanak be a vitorlázó repülő sportba, ugyanakkor (nem titkolt céllal) a belépődíjakat a harmadik repülőgépük építésére tervezték fordítani. A cserkészrepülők építettek két Zögling siklógépet, s büszkesé-

güket nemcsak ifjú társaiknak, hanem a város felnőtt lakosságának is szerették volna bemutatni, akik közül egyre több támogatójuk volt. Távlati terveikben szerepelt egy repülőgép-építő műhely fölállítása is. Dr. Kozma György főispán nyitotta meg a kiállítást, és a trianoni kényszerbéke hazánkat sújtó következményeire utalva, beszéde motójával az „... és mégis repülünk!” jelmondattá nemesedett gondolatot adta. Végül három-ezer látogató tartotta megtekintésre érdemesnek a szentesi cserkészrepülők szárnyait.

Tempora mutandur. Változnak az idők, tudták már kétezer éve is a rómaiak, és ennek a megállapításnak a helyességét a jelen is igazolja. Az érintett szomszédállamok hadseregeinek hadifölkészültsége – köztudottan – sokszorosan meghaladta a magyar haderő technikai- és létszám erejét. E tények tudatában, a trianoni tilalom ellenére is megkezdődött a magyar fegyveres erők háborús fölkészítése, jóval a győri program (1938) meghirdetése, illetve a bledi egyezmény előtt. Ennek a feladatnak szerves része volt a lakosság önvédelmi szervezeteinek a létrehozása és azon belül az oktatás, a fölkészítés megkezdése. A sajtó révén, már a '28-ban elindult a lakosságot – a levegőből – érhető csapás(ok) kivédési módozatainak oktatása, de ez meg sem közelítette azt a határfokot, amit el kellett érni a képzéssel. 1935-ben megszületett a Légvédelmi Törvény. Különböző polgári szerveződésekén keresztül kísérte meg a kormány bevonni a lakosságot, de az sem érte el célját. A sorozatos próbálkozások kudarcra vezetett 1938-ban a Légoltalmi Liga létrehozásához. Ez volt „a légó”. Egyértelműen adódott ez a feladat abból is, hogy az 1921-ben megsemmisített magyar légierő sem technikailag, sem létszámában nem volt képes ellensúlyozni egy nagyobb ellenséges légi csapást. A jogos önvédelemhez szükséges földi eszközök sem álltak kellő mértékben a védelem rendelkezésére. Ebben a kényszerhelyzetben kellett a lakosság fölké-

szítését a várható támadások hatásának enyhítése miatt, a kevesebb áldozatot követelő intenzívebb oktatásba bevonni. Légvédelmi előadásokkal telt el 1936 tele is. Például november 22-én délelőtt, a városháza közgyűlési termében előadást tartottak „A vegyi-háború és gázvédelem”, majd karácsony vasárnapján „A harci repülők fajtái, azok felismerése és az aktív légvédelem” címmel. (Megj.: a léghátrítás hivatásos tagjai közül is kevesen voltak megbízható ismerői az ellenséges repülőgép típusoknak.)

Az 1937. esztendő Szentes centenáriumi éve. A repülők különleges eseménynaptár májusi rendezvényeinek a sorába nemzetközi motornélküli repülőversennyel jelentkezték. Nem tudni, ki állította össze a sportrepülők programját, de meg kell hagyni, önbizalma figyelemre méltó. Gondoljuk csak meg: szakképzett oktató(k) nélkül, kezdő növendékekkel, akik még saját repülőterükön nem is repültek, és nem ismerhetik a versenyzés és rendezés gyakorlati fogásait sem, egyáltalán nincs meg a létesítmény feltétele, stb., ez alig képzelhető el sikeres vállalkozásnak. A gesztus értékét kell nagyra becsülni. Szabad Szentes április 30-ra tervezett centenáriumi ünnepségének programját megvitató városi közgyűlés az előre meghirdetett, a bensőséges, de csak a város helyi erőit igénybevevő szervezést fogadta el, így köszönve meg a most pályára álló cserkészrepülők nagyszerű ajánlatát, inkább a gépépítést, a nyári tábor(ok) szervezését valamint a szeptember 8-ára tervezett (házi) repülőversenyét vette fel az ünnepi programba. A sajtó így fogalmazta meg aggodalmát: „félő, hogy alárendelt helyzetbe kerülnének a szentesi cserkészrepülők” például a budapestiekkel szemben. A közgyűlésen az is hangot kapott, hogy „csekélyke érdeklődésre számíthatnak” a repülő versenyen.

Mivel a szentesi repülőtér már használható állapotban van – nyilatkozta az Országos Idegenforgalmi Hivatal –, a várost fölve-

szi külföldi ismertető füzetébe. Ajánlani fogja az amatőr repülőgép-vezetőknek, hogy minél többen látogassanak el Szentesre. Azt is tervezik, hogy bekapcsolják a várost a piknik körrepülésbe is. Szentesnek nemcsak a strand, a tiszai fürdési lehetőség, a múzeum, hanem a megvalósított derekegyházi öntözéses gazdálkodás és a vitorlázó repülés is érdekessége. Szentes is sokkal nagyobb eséllyel vehetne részt a légiturizmusban – jelzi az idegenforgalom szakembere – „ha elkezdene a város hangárt építeni.

„A cserkészrepülők végezték el a LűH által előírt munkákat a repülőtéren” – írják a lapok. Az idegenforgalom vezetői ígéretet tettek arra, hogy a Pünkösdkor Magyarországra érkező magánrepülőgépek közül néhányat Szentesre irányítanak. Az ünnep a levegőben érkezett vendégek nélkül telt el. A szentesi cserkészrepülőknek a két éve tartó lelkes készülése végre célhoz érkezett. A kétnapos ünnepen viszont a szolnoki sportrepülőkkel egyetemben az új repülőtéren saját építésű gépeikkel megtartották első repülésüket. Ez az év volt az, amikor vármegyei és társadalmi segítséggel egy 90 lóerős, héthengeres Studebaker gépkocsi fölhasználásával létrehozták első csörlőautójukat. Ugyancsak helyi építéssel, 1937 tavaszán elkészült a két szállítókocsi is, amelyeknek nagy szerep jutott mind a hegyvidéki repülésekre utazásnál, mind a szolnoki utaknál. Ittlétükkel a szolnoki sportrepülők segítettek az első lépések megtételében, ugyanakkor maguk is repülhettek, mert saját repülőterüket már régóta a Tisza vize borította. Az újságok előre jelezték a ritka látványosságot. Hatalmas tömeg volt kíváncsi a vitorlázó repülésekre. Amint fölszállt az első gép, óriási gyermekereg lepte el a repülőteret, és a szabályosan leszálló gép elé került egy kislány. Csak a pilóta lélekjelenléte mentette meg a csöppség életét azzal, hogy „berádliztatta a szárnyat”, azaz a megfelelő kormánymozdulattal földre irányította az egyik

szárnyvéget és ettől a törzs is elfordult a leszálló iránytól, így nem gázolta el a gyermeket. A majdnem katasztrófába torkolló eseményt a kislány néhány horzsolással, vér-aláfutással és egy nagy adag ijedtséggel megúszta. Kórházba nem kellett szállítani, elsősegélyben részesítették, s amint teheték, hazavitték. (Magyarországon a síkvidéki csörlővontatásos indítást 1935-ben a Csermely Károly alapította gödöllői, Ikarusról elnevezett repülőiskolában kísérletezték ki.)

Az első próbarepülő üzemnap jól sikerült. 1937. április 11-re tűzték ki az ünnepélyes megnyitót. A cserkészrepülők építette két vitorlázó repülőgépet a Magyar Aero Szövetség műszaki ellenőre, Rubik Ernő szigorló gépészmérnök átvizsgálta, és mind „lejtőmenti lesiklásra”, mind csörlővontatásra alkalmasnak találta, így azok berepülése után „repülésre alkalmas”-nak találtattak. (A berepülést Győrben Hefti Frigyes végezte.) Az építés megkezdése előtt kérte a szentesi Bethlen Gábor Cserkészcsapat repülőinek műszaki vezetője, Ladányi Béla a Magyar Aero Szövetségtől az építési engedélyt. A Szövetség folyamatos ellenőrzéssel bízta meg Rubik Ernőt, aki ezt vállalta, és a gépépítés minden jelentősebb fázisában Szentesre utazott szemlére, tanácsadásra. Egymást követően két „Zögling I” típusú siklógép épült – az ellenőrzési jegyzőkönyvek tanúsága szerint „kifogástalan minőségben”. Az A-2401 lajstromjelű és 24-01 gyártási számú siklógépen még be sem fejeződtek munkálatok, az utolsó símitások, máris megkezdődött az újabb „Zögling I” építése a 24-02 gyártási számmal, és azt a MAcSz az A-2402 jelzéssel engedélyezte, ami nyilvánvalóan Vass Mihály szentesi műbútor-asztalos kiváló szakmai fölkészültségét, és a cserkészrepülők áldozatos munkáját dicséri. A nagyszerű mester, – aki addig a cserkészrepülőkkel csak szerződéses viszonyban állott – alighogy befejezte a két gép építését, és véget ért a kiállítás, 1936. november 8-tól Esztergomba

küldték Rubik Ernő üzemébe repülőgép-építést tanulni. A további gépépítési tervek jóval magasabb fokú szakképzettséget igényeltek. Bár figyelmeztette a szentesieket a MAeSz, hogy kevesebb költséggel is lehet repülőgéphez jutni, mint saját építéssel, de egyelőre az építési elszántság erősebbnek bizonyult, mert a helyi erőkhöz nyújtottak támogatást. Még 1936 novemberében érdeklődött Ladányi Béla a szentesi cserkészrepülők műszaki vezetője Rubik Ernőnél, hogy miként tudna hozzájutni az egyesület egy magyar nyelven írott, a repülőmodellezés alapfogásait, technikáját oktató könyvhöz. A vezetőség eltökölte az iskolai modellezés megszervezését és ahhoz is kérte segítséget.

Az új repülőtéren 1937. április 11-re tűzték ki a szentesi vitorlázórepülés ünnepélyes megindítását. A megnyitót megtisztelte jelenlétével dr. Kozma György főispán, dr. Csergő Károly alispán, vitéz dr. Bonczos Miklós vármegyei főügyész, az egyesület alapító elnöke, dr. Kanász N. Sándor polgármester, valamint az ifjúsági egyesületek, alukulatok vezetői és természetesen a város cserkészei, leventéi teljes létszámmal. Az előzetes tervek szerint vasárnap délelőtt elméleti előképzésen vesznek részt a növendékek, majd délután a megnyitót követően kezdődött meg a repülés. A cserkészek oktatója: Monori Jenő motoros pilóta, 'B' vizsgás vitorlázórepülő, vitéz Bogay Kamill csendőr százados, 'B' vizsgás vitorlázórepülő és Ladányi Béla erdőmérnök, 'A' vizsgás repülő. A repülést Schneider Emil szolnoki vitorlázórepülő főoktató vezette. A közönség csak a repülőtér szelevení út felőli oldalán helyezkedhet el – hirdették a lapokban – okulva az egy héttel korábbi, majdnem tragédiába torkolló balesetből. Ebben az időszakban kezdődött a Vöcsök építése is.

Rossz idő köszöntött be az ünnepnapon. Ennek ellenére ezernél is többen voltak kíváncsiak a cserkészek első szárnycsapásaira, az újtárra induló új szentesi sportra, a

repülésre. A protokolláris rész gyorsan véget ért, megkezdődött a repülés, és itt, most csak a szentesiek szárnyaltak. A nézők szemében üresjáratnak tűnő várakozás idejében a szentesi cserkész zenekar szórakoztatta a nagydéműt. A rend példás keretek között maradtában, jelentős szerepe volt a rendőrségnek és az önkéntes tűzoltó egyesület tagjainak. Nem jöhetett volna létre az ünnepség, ha nem állt volna anyagiakkal is melléjük a Zsoldos rt., a Kántor és a Gellért Testvérek vállalata. A cserkészrepülők a nyilvánosság előtt a következő napon megjelenő lapokban köszönték meg mind a morális, mind az anyagi támogatást segítőiknek és a közönségnek érdeklődését.

Június 6-án, vasárnap a szolnoki cserkész repülőnapon tizenkét szentesi repülő vett részt. Egy vitorlázógépet és egy csörlőautót vittek át. Vitéz Bogay Kamill tartotta – a műsor részeként – a szentesiek bemutató repülését. Az Országos Idegenforgalmi Hivatal már 1934 óta fáradozott azért, hogy Szentesnek (is) legyen alkalmas repülőtere a külföldi túragépek fogadására. Szemet hunyva a biztonságot nem veszélyeztető hiányosságok fölött, szóban többször is hozzájárult a turisztikai leszállóhely működéséhez. Ezt az engedélyt kizárólagos joggal csak a LüH adhatta volna meg. Most, hogy a cserkészrepülők birtokba vehették a területet, amelynek karbantartását is vállalták, a Légügyi Hivatal kiadta az üzemelési engedélyt, így *Szentesen 1937. június 9-től „sport és túragépek (is) leszállhatnak”*. Ennek ellenére a városi mérnöki hivatal az M 753/1937. sz., július 10-én kelt levélben még mindig arról ír a polgármesternek, hogy „a kavicsal borítandó területhez 323 négyzetméterre, 4 cm vastagsággal 13 köbméter kavics kell, ami 234 pengő terítés nélkül. Szétterítése újabb 60 pengő, mésszel 64 pengő. A szélzsák a Magyar Idegenforgalmi Hivataltól beszerezve 358 pengőbe kerül.” A cserkészrepülők már régen elvállalták a repülőtér használha-

tóságának megvalósítását, a gyakorlati repülést, amit már nem egyszer meg is tettek.

Az október 17-i, vasárnapi repülő üzemnapot ismét a szolnokiakkal közösen tervezték megrendezni – azokkal, akiket az utóbbi időben többször is meglátogatni kényszerültek, mert a szentesi repülőtér frissen feltöltött középső része vízállásos és zsombékos lett a rengeteg eső miatt. Két autóval csörlőztek, és két iskolagéppel repültek. A szentesi csörlővel a magas startokat, a szolnokival pedig a siklórepülőket, a kezdőket tervezték emelni, de csak akkor, ha az időjárás is kegyeibe fogadja őket. (A Tisza magas vízállása idején a szolnoki sportrepülők kényszerültek máshol, gyakran Szentesen repülni, mert repülőterük a folyó árterében létesült.) Weiss Manfréd, a derekegyházi uradalom tulajdonosa nevében adományozó báró Kornfeld Móríc felsőházi tag tette lehetővé a harmadik gép megépítését. Első lehetőségként a saját műhelyben történő gépépítést gondolták – hiszen ott már épült néhány gép, de be kellett látnia a cserkészrepülők vezérkarának, hogy olcsóbb, ha a gyártól rendelik meg azt. Úgy látszik a Vöcsök típusú, a nagyobb teljesítményű vitorlázó repülőgépnél is meg kellett tapasztalniuk az anyagbeszerzés sok gonddal járó problémáit.

Harminchét öszén a MAeSz ajánlatára Szentesre került a „C” vizsgás vitorlázórepülő, Pozsgay László, de – nagy valószínűséggel – háromnapos kölcsönös bizalmatlanság után visszautazott Budapestre. A második helyen javasolt Massányi Sándorral kezdte meg a tárgyalást vitéz Bogay Kamill, az egyesület ügyvezető elnöke. „Manó bácsi”, – mert így becézték Massányi Sándort – a siklógépek építésének időszakában két hónapot töltött Szentesen és a cserkészrepülők már akkor megkedvelték.

FORRÁSOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára: Szentes megyei város polgármesterének 1934–1939. évi iratai a Magyar kir. Idegenforgalmi Hivatallal, a Magyar Aero Szövetséggel, és a Magyar kir. Légügyi Hivatallal, valamint a városi közgyűlés jegyzőkönyvei.

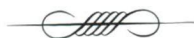
Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára: Aszentesi Bethlen Gábor Cserkész Csapat sportrepülőinek levelezése Rubik Ernővel és az Aero Szövetséggel, 1934–1939.

Magyar Szárnyak Évkönyv. 1996, 1997 és 1998. évi száma.

KIRÁLY ISTVÁN: A katonai repülés áldozatai 1910-től napjainkig (kézirat).

HORVÁTH VIKTOR

Az ismeretlen Szogdia



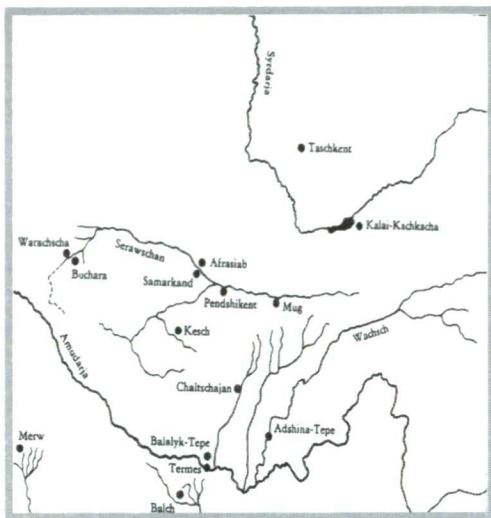
A magyar történelemkutatás és -tanítás mindig is mostoha módon kezelte Közép-Ázsia ókori és középkori történetét, pedig a nagy kereskedelmi utak mentén, a kínai, az indiai, az iráni-hellenisztikus és a sztyeppei világ közös határvidékén államok sora született meg, virágzott, majd tűnt el. A Selyemúton a Tarim-medence, Fergána és Szogdia városai, valamint Baktria, Indiában Alexandrosz görög követőinek államai, majd a Kusánok országa, északon az egymást követő pusztai birodalmak szinte csak pár bennfentes számára ismertek. Ezért csak részben tehetjük felelőssé a múltat borító homályt, az emlékek, források hiányát; sokkal inkább oka Belső-Ázsia ismeretlenségének az érdeklődés hiánya.

Jó – és egyúttal szomorú – példa erre a szogdok története. Nyelvük, írásuk, irodalmuk, művészetük ma már jól feltárt legalábbis nagy vonalakban, akárcsak történelmük. A Selyemút egyik legfontosabb kereskedőnépeként Kínától a Krímig alapítottak telepeket és lerakatokat, s ezáltal Ázsia nagy kultúrák közvetítőivé váltak. Nyelvüket, írásukat, vallásaikat egész Közép-Ázsia ismerte. Bár a nép szinte teljes története alatt idegen fennhatóság alatt állt, az „ország” másfélezer éven át létezett, virágzott és sugározta szét kultúráját minden égtáj felé.

Szogdia neve legkorábban óperzsa forrásokban bukkan fel, az Avesztában Szugda, ékírásos szövegekben Szuguda alakban. A szó jelentésére nincs általánosan elfogadott



LEOPÁRDOK ELEFÁNT ELLEN. SZOGD FALFESTMÉNY A VII–VIII. SZÁZADI VARAKSÁBÓL



A LEGFONTOSABB SZOGDIAI RÉGÉSZETI LELŐHE-
LYEK TÉRKÉPE

magyarázat, egyesek a „tisztá” szóból, mások a „tisztító tűz”-ből eredeztetik. Neve perzsa szatrapiaként Szogdiané, később nevezték Ksappiának (a görögök), Nahsebnek, a kínaiak pedig egy időben Kangnak.

Az ország a görögség által ismert világ határán, „... Baktria fölött kelet felé fekszik a Baktriát és Szogdianét határoló Oxos és az Iaxartés folyók között...”¹ Ez mai fogalmaink szerint az Amu-darja és a Szir-darja középső folyásának közét jelenti, Üzbegisztán és Tádzsikisztán egyes részeit. A terület a Kr. e. I. évezredben lezajlott nagyarányú kiszáradás óta jórészt sivatagos, a jelentősebb városok mind a keleti hegyek lábainál, illetve folyók mentén alakultak ki. Ezek a Zerafsan partján fekvő Marakanda (a mai Szamarkand), Pendzsikent, Varaksa (a mai Buhara), a Kaska-darján Karszi, a Szir-darján pedig Kürosz és Nagy Sándor erődjei, Cyra (Cyreschata) illetve Alexandria Eschate, azaz külső-Alexandria.

A terület gazdagságának egyik forrása a földművelés volt. Szogdia nagyjából úgy nézhetett ki és hasonló szerepet is töltött be, mint két-három ezer évvel azelőtt Mezopotá-

mia. A rendkívül fejlett öntözőrendszer a görögök által ismert Ázsia legjobb földjeire szállította a vizet. A gazdagság többi része a (jelentős részben közvetítő) kereskedelem-ből származott. Az árukkal együtt pedig a szellemi műveltség értékei is bejárták Ázsiát egyik végétől a másikig.

Kultúra és művészet

Az Amu-darja és Szir-darja közébe Kr. e. I. évezredben betelepülő szogdok nyelve az iráni nyelvcsaládba tartozott. A Kr. u. I. századra Közép-Ázsia lingua francája, közlekedőnyelve lett. Egymástól igen távoli helyeken meglelt emlékek tanúskodnak erről, mint például a cercelegi sztélé a 6. századból, a türk birodalomból, vagy a régi ujjur fővárosban, az Orkhon-völgyi Karabalgasunban talált 9. századi felirat, mindkettő a mai Mongólia területén. A Kínai Nagy Fal egyik bástyájában egy magyar kutató, Stein Aurél fedezett fel 4. századi szogd leveleket, amelyek a távoli kereskedőtelepek Marakandával való folyamatos kapcsolattartásáról tanúskodnak. A legjelentősebb leletegyüttes Szogdiában került elő, kosárba rejtve a Mug hegység egyik barlangjában. A 97 papírra, fára és bőrre írt dokumentum egy földbirtokos levéltára volt, aki az arabok elől menekülve rejtette el azt. A szogd nyelvet a 10-11. századig használták, ma csak egy pár ezres lélekszámú nép beszéli kései változatát (jagh-nobi vagy johgnabi). A későbbi időkre nézve jóval nagyobb hatása volt arameusból kialakított írásuknak, amely a türk, ujjur, mongol, sőt a mandzsú írás alapjává vált.

A szogdok vallásosságát páratlan sokszínűség jellemezte. Kulturális-civilizációs csomópontban éltek, a keleti, déli és nyugati hatások párhuzamosan érték őket. Egy kínai buddhista zarándok, Hszüan Csang 629-ben Afraszijában (Szamarkand) járva számos buddhista kolostorról, zoroasztrianus

tűztemplomról, keresztény (valószínűleg nesztoriánus) templomról és zsinagógától számolt be. Saját ősi vallásuk továbbélő alakja például Syavush,² meghaló és feltámadó isten.

A szogd irodalmi műveket a különböző vallások alapján csoportosíthatjuk. A buddhista alkotások közé a Szútrák stílusában írt vallásos szövegek, elbeszélések, lírai alkotások, orvosi szövegek tartoznak. Ezeket kínai, tokhár és más indoeurópai nyelvekből fordították. A nesztoriánus Biblia-részletek, Biblia-magyarázatok, legendák, stb. Szíriából származnak, a manicheus művek részben pehlevi (középperzsa) és párthus fordítások, részben eredeti szogd alkotások (mint például a Bűn-vallomások). A szogd művészet főleg a Szászánida Perzsia, India és a Sui ill. Tang kori Kína kultúrájának hatását ötvözte. A szogd kézműiparosok világhírűek voltak üveggyártásban, ezüstművességben és textilkészítésben, különösen finom üvegáruik Kínáig, perzsa hatást mutató szöveteik a frankokig is eljutottak. (Kereskedelmük lebonyolításában nagy szerepe lehetett saját pénzverésüknek: eddig több mint 2500 érme került elő.) Jellegzetes leletek még részben isteneket ábrázoló kis agyag-szobraik, valamint hamvaikat tartalmazó, díszített osszuáriumaik. Művészetük legszebb és legjellemzőbb alkotásaira városaik feltárása során letek a régészek. Lakóépületeik díszítésének egyik közkedvelt műfaja volt a fafaragás. A leomló drapériában lebegő kariatidák maradványai indiai hatásra utalnak. Művészetük csúcspontja pedig a falfestés volt, a perzsa hagyományokra támaszkodó ragyogó színekkel, nagy felületekkel, statikus testtartásokkal és egyszerű kompozíciók-



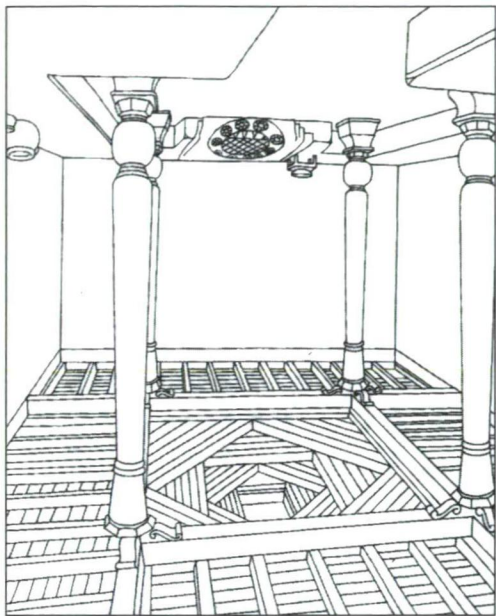
KÁRTYAJÁTEKOS
EGY VII–VIII. SZÁZADI
PENDZSIKENTI
FALFESTMÉNYRŐL

kal. A festők szabadon merítették a közel-keleti, iráni és indiai kultúrkörből, vallásos, epikus és mesés témákat egyaránt találunk alkotásaik között. A legértékesebbek természetesen a mindennapok valóságát ábrázoló festmények, amelyek a legtöbbet árulják el a városlakók életéről, viseletükről, játékaikról, vallásukról, sőt ideáljaikról és politikai berendezkedésükről is.

Érdemes még megemlíteni a szogd építészet eredményeit. Városaikat a legkorábbi időktől masszív falakkal védték (akár csak a birtokközpontokat, majorságokat), a körbezárt terület általában két részre oszlott: a fellegvár (arq) és a tulajdonképeni város (sahrisztán). A sakk-táblaszerű utcahálózat, a paloták, emeletes házak, a falfestmények mind igen fejlett város kultúráról tanúskodnak. Monumentális romok csak azért nem maradtak utánuk, mert házaik, sőt váraik építőanyaga is – a kőnél semmivel sem alantasabb – vályogtégla volt.

Történelem

Szogdia történelme – hasonlóan a környező vidékekéhez – tulajdonképpen a nomád és város lakó népek, illetve a honos lakosság és a hódító birodalmak szüntelen harca az értékes területekért. Hol nyugatról, Perzsia felől érkeztek hódítók, hol a pusztai birodalmak végvidéke lett az ország. Közben az egyszerű emberek mindennapi harcukat vívták életükért, kisebb vagy nagyobb vagyonyukért a kizsákmányoló hatalmak, rablóként viselkedő megszállók ellen – vagy éppen élvezték az ügyes diplomáciával elért szabadság és anyagi jólét előnyeit.

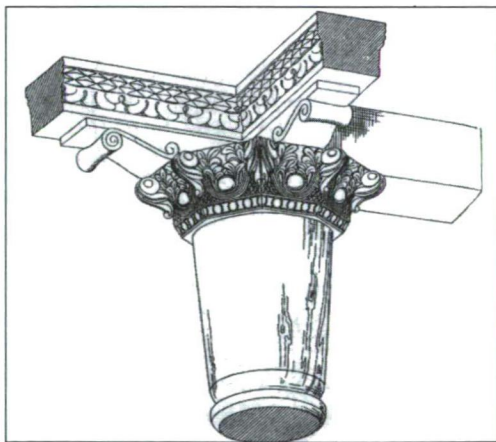


LAKÓHÁZ REKONSTRUÁLT BELSEJE (PENDZSIKENT)

Az ásátások szerint a Kr. e. 1000-től benépesülő Transzoxániában az évezred közepén alakultak ki az első oázisvárosok. Bár Firdauszi Sáhnáméjében Afraszijáb, Turán királya Perzsia legendás ősellenségeként szerepel, a valóságban a perzsák szinte már a városok létrejöttének pillanatában uralmuk alá vonták az öntözéses földművelése miatt igen értékes területet. Kr. e. 530 körül II. Kyros hódításai nyomán lett a birodalom része a terület, a behisztuni feliraton már rendes szatrapiaként szerepel. A nagykirálynak „a parthusok, a khoraszmioszok, a szogdok és az areioszok háromszáz talantont fizettek”³, katonáik pedig kötelesek voltak részt venni a birodalom hadjárataiban, így a görög háborúkban is.

A perzsák által biztosított 200 évnyi békének és nyugalomnak Alexandros hódításaival (Kr. e. 329–327) jó időre vége szakadt. A szogdok más környező népekkel összefogva komoly ellenállást tanúsítottak Spitamenés, majd Oxyartés (Alexandros későbbi apósa, Roxané apja) vezetésével, de a

világhódító makedón hadsereg ellen vívott, nagy véráldozatokkal járó harcok végül nem jártak eredménnyel. A hadjárat befejeztével aztán gyorsan sikerült pacifikálni a tartományt, a lojális arisztokraták visszakapták birtokaikat és megtarthatták kiváltságaikat, Oxyartés Baktriané satrapájának nevezte ki a király. A területet Alexandros halála után Seleukos örökölte, de gyengekező utódai alatt egyre lazultak a távoli nyugati központoktól való függés kötelékei, amihez tevékenyen hozzájárult Baktriané ügyesen taktikázó satrapája, Diodótos is. Amikor Kr. e. 239–238 körül Párthiát előzönlötték a később a tartományról elnevezett nomád lovasok, s ezzel megszűnt az összeköttetés a Seleukidák nyugati és keleti területei között, Diodótos függetlenítette magát: megalakult a Gréko-Baktriai birodalom. Ezzel a lépéssel természetes országu minden ügye, – legfőképpen megvédése – a saját gondjuk lett, de a távoli királyság ereje biztos alapokon nyugodott: az iráni és a hellén nép olyan egységbe forrt itt, mint sehhol Sándor egykori birodalma területén. Ehhez a gazdasági alapot a föld kivételes termékenysége, az állattenyésztés és a kereskedelmi utak ellenőrzése biztosította. A gazdag királyságot sokan a kereskedők országának nevezték.



FARAGOTT OSZLOPFŐ PENDZSIKENTBŐL

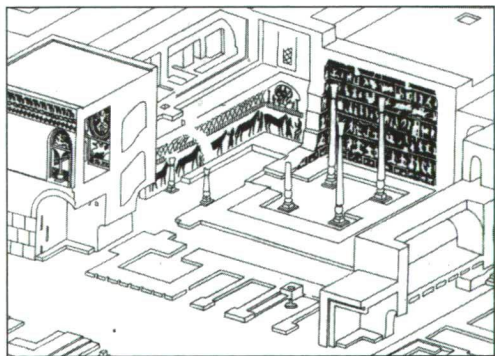
Diodótost azonos nevű fia követte a trónon, majd Kr. e. 230–227 körül egy Euthydémós nevű görög államcsínyt követett el. Uralma alatt felvirágzott az állam, de mégsem tudott ellenállni III. Antiochos Megas támadásának: 206-ban Euthydémós – királyi rangban ugyan – elismerte Antiochostól való függőségét. A hanyatló Szeleukida-birodalom azonban nem sokáig tudta tartani utolsó nagy királya hódításait. Euthydémós fia, Démétrios a 180-as évek végén már az újra független Baktria uraként Indiában hódított (talán egészen a Gangeszig). Kr. e. 171 körül egy bizonyos Eukratidas megölte Démétrioszt, s bár ő is harcolt Indiában, hamarosan (166-ban) saját fia végzett vele. A királyság elkerülhetetlenül haladt végzete felé, egyre nagyobb részek függetlenedtek, vagy kerültek idegen hódítók uralma alá. Az új nagyhatalom, V. Arsakész Párthiája hamarosan a tulajdonképpeni Baktrianére szorította vissza Euthüdémós nemrég még diadalmas birodalmát. Szogdiát ekkoriban az Aral-tótól délre-délkeletre fekvő gazdag khorezmi állam vonta fennhatósága alá.

Lassan Szogdia hellén korszakának utolsó fejezete is véget ért. A távoli Kelet-Ázsiában a hiungnuk a népvándorlás egyik legelső hullámát indították el. Nyugatra vonuló törzseiknek nem tudott ellenállni a jüecsik népe, akik délnyugat felé tértek ki előlük, és más

népeket is magukkal sodorva Kr. e. 129-ben átkeltek az Iaxartésen, majd az Oxoson. Párthia és Baktria között szaka(rauká)k, Kelet-Baktriában jüecsik (görög forrásokban tochárok), Szogdiában ászik vagy ásiánik telepedtek le. Ez utóbbi nép régtől fogva a Szir-darjától északra élt a kínai forrásokban Kang (másképp Kangkü; az Avesztában Kanga) néven emlegetett államban, tehát ekkor gyakorlatilag a térség legerősebb hatalma, Kang kiterjesztette fennhatóságát Szogdiára.⁴ Uralmuk először – most még csak időlegesen – valamikor Kr. e. 43 és 36 között ingott meg: egy hiungnu vezér, Csicsi vonult Kang területére, a helyzetet villámgyorsan kihasználó tochárok pedig elfoglalták Szogdiát. Egy Kr. u. 25. után készült kínai leírás azonban már jelzi, hogy az ország újra ási fennhatóság alatt áll.

Kang uralma innentől ismét szilárd volt egészen addig, míg a tőlük délkeletre letelepedett tochárok meg nem alapították birodalmukat, az uralkodó dinasztiáról elnevezett Kusán birodalmat. Az Észak-Indiát és Kelet-Turkesztánt is meghódító hatalmas birodalomról elég hiányosak ismereteink, de az valószínű, hogy a régi Gréko-Baktriai Királyság területe igen fontos szerepet játszott az állam életében. Szogdiát második vagy harmadik uralkodójuk alatt foglalták el (Vema Kadphises ill. Kaniska), de az időrend bizonytalansága miatt (legalább négy különbözővel számolnak) csak annyi biztos, hogy ez valamikor az első század második és a második század első felében történt. A következő századok eseményei hasonlóan tisztázatlanok. I. Sahrpur rövid életű perzsa hódítását (250 körül) követően 260–270 körül, a kínai udvarba érkezett nyugati követéségek szerint Szogdia visszanyerte függetlenségét.

A IV. század derekán ismét hatalmas változások kezdődtek a szteppén. Ázsia távoli, keleti végein rejtélyes okok (a nyugati forrásokban a tengeri kódok és a griffmada-



PENDZSIKENT VÁROSÁNAK A MARADVÁNYOK ALAPJÁN REKONSTRUÁLT RÉSZLETE

rak elszaporodása) miatt a kínaiak által zsuanszuan néven ismert nép megindult nyugat felé, az útjukba kerülő népeket láncreakációszerűen kimozdítva addigi élettérükből. Az V. század elején a zsuanszuanok megalapították hatalmas birodalmukat, tőlük nyugatra szövetségeseik, a heftalita fehér hunok vitatott eredetű népének országa alakult ki.⁵ Szogdia heftalita (szogd nyelven chunni, chón) uralmáról egy kínai követjárásuk tanúskodik 457-ből. Ekkor már három emberöltő (tehát nagyjából egy évszázad) óta ők voltak a terület urai. A heftaliták perzsa (hjón), és szanszkrit (húna) forrásokban való ismételt felbukkanása igen jelentős hatalmi tényező voltukról árulkodik.

A zsuanszuanok birodalmát végül is egyik alávetett népük, a türk döntötte meg. 552-ben kitört lázadásuk 555-re elsöpörte a zsuanszuanokat⁶, majd 557-ben megsemmisítették a heftalita államot, Szogdia is fennhatóságuk alá került. A türk törzsszövetség uralma hamarosan a távol-keleti oguz törzsek területeitől a mai Ukrajnáig terjedt. (Bár a kazár kaganátus türk alapítását sokan vitatják.) A kialakuló birodalomban különleges szerep várt a szogdokra: a nomád türkök hathatós segítségre szorultak ahhoz, hogy világbirodalmi méretű hódításaikon életképes államszervezetet hozzanak létre. A szogdok tevékenyen részt vettek ebben: a kagánok bizalmas tanácsadóiként fontos hivatalokat nyertek el, irányították a kancelláriát, egész Ázsiában otthonosan mozgó kereskedőik pedig a türkök diplomatái lettek. (567-ben vagy 568-ban első Bizáncba küldött követük, Maniach is szogd volt, Istemi kagán legfőbb bizalmasa.) Mindezekért cserébe a szogd kereskedők kivételezett helyzetet, állandó türk védelmet élvezhettek szerte a



SZOGD SELYEM
HEGYIKECSKÉS MINTÁVAL

birodalomban és befolyási övezeteiben. Szogdia vezető rétege megőrizte, sőt tovább növelte hatalmát és kiváltságait.⁷ Ez a változás már heftalita kortól nyomon követhető: a kusán birodalom bukását követően a szabad paraszti és rabszolgamunkán alapuló ókori rabszolgatartó társadalom Közép-Ázsiában is válságba jutott, amelyből a kiutat a feudális viszonyok

kialakulása jelentette. A földközösségek egyre inkább lecsúszó parasztjai és a földjeiket kisajátító, fokozatosan összeolvadó kereskedő- és birtokos arisztokrácia (dikhánok) közti feszültség egyre nagyobb lett, később a központi hatalom meggyengülésével lázadások törtek ki. A gazdagság azonban – bár mind kevesebb kézben összpontosult – soha nem látott nagyságot ért el. Szamarkand fejlődése tetőpontjára érkezett el, amit ékesen bizonyítanak a szogd művészet beköszöntő virágkorának alkotásai, az egyre fényűzőbb paloták, a nagyszerű falfestmények (Varakhsha), vagy Ázsia-szerte közkedvelt szöttecsik. A szogdok – gazdasági és kulturális hatalmuknak köszönhető – széleskörű autonómiáját bizonyítják önálló követjárásaik a kínai udvarba (627, 631); merész kettős játékok eredményeként a türkök háta mögött Kína „vazallusai” lettek, meghatározott, de inkább jelképes évi adó fejében. Így Ázsia másik nagyhatalmára is barátként tekinthettek. Ez – a távolság miatt csak elméletben létező – függés nemsokára igazán a szogdok hasznára vált. Kína ugyanis felülkerekedett veszedelmes ellenségén, s a keleti után a nyugati türk kaganátust is megdöntötte 659-ben. A császár seregei egészen Szamarkandig hatoltak nyugat felé, a szogdok által gondosan ápolta kínai kapcsolatoknak és lojalitásuknak köszönhetően azonban igen laza függés érvényesült csak a birodalom fővárosa felé;

még a helytartói címet is szogd arisztokrata nyerte el. Pár évvel később pedig hosszú idő óta először ismét teljesen függetlenséget élvezhetett az ország.

A türk hódítással elkezdődött virágkor azonban nem tartott sokáig. Az arab törzsek századok alatt felgyülemlett energiáit a hódításban felszabadító fiatal arab kalifátus robbanásszerű expanziója már a hetedik század közepére elérte Belső-Ázsia vidékeit. Mohamed futása után mindössze 29 évvel, 651-ben⁸ a birodalom határa az Amu-darja lett, majdnem háromezer kilométerre Mekktól. A 8. század legelején a keleti helytartó parancsára hadvezére, Kutejba ibn Muszlim átkelt a határfolyón. Az elkeseredett ellenállás hiábavalónak bizonyult a politikai széttagoltság és az eddigre végletekig kiéleződött társadalmi ellentétek miatt. Nem sikerült összefogást teremteni az egyes fejedelemségek között, sőt az arisztokraták maguk hívták segítségül az arabokat a népmozgalmak ellen. 709-ben elesett Buhara, 712-ben pedig Szamarkand. A hódítás nagy pusztításokkal,

zsákmányolással és a lakosság nagy részének rabságba hurcolásával végződött.

Az arabok elnyomó politikája miatt elkeseredett közép-ázsiai néptömegek újabb és újabb felkeléseket robbantottak ki, gyakran még a Szir-darján túli török törzsek is támogatták őket, de tartós sikereket nem tudtak elérni az ereje teljében levő kalifátussal szemben. Az iszlám egyre terjedt, először az előkelők között, akik privilégiumaik érdekében a század végére teljesen behódoltak a birodalomnak, majd lassan – szintén érdekből – a feudális függésbe kerülő köznép is felvette a mohamedán vallást. Az iszlám egyre jobban rányomta bélyegét Belső-Ázsia műveltségére, a szogd kultúra lassan elenyészett, s a 10. századra teljesen eltűnt.

Hamarosan erre a sorsra jutotta a szogd nyelv s a nép maga is, elnyelte a 9. századtól kialakuló új, nagy közép-ázsiai nép, a tadzsik. Szogdia története véget ért, s a Szászánida Birodalom kialakulásával már teljesen új formában kelt új életre az Amu-darja és a Szir-darja köze.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BAKAY KORNÉL: *Őstörténetünk régészeti forrásai*. I–II. kötet. Miskolc, 1997, Miskolci Bölcsész Egyesület.
- CZEGLÉDY KÁROLY: *Nomád népek vándorlása Napkelettől Napnyugatig*. Budapest, 1969, Akadémiai Kiadó. /Kőrösi Csoma Kiskönyvtár 8./
- ERDÉLYI ISTVÁN – SUGÁR LAJOS: *Ázsiai lovas nomádok*. Budapest, 1982, Gondolat Könyvkiadó.
- GÁBORI MIKLÓS: *Ala-tau – Ararát* (Régészeti utazások). Budapest, 1978, Gondolat Könyvkiadó.
- KISZELY ISTVÁN: *A magyarok eredete és ősi kultúrája*. Budapest, 2000, Püski Kiadó.
- Meyers *Enzyklopädisches*. Lexikon, Band 22. Mannheim–Wien–Zürich, 1978, Bibliographisches Institut Lexikonverlag.
- MICHAEL ROGERS: *A hódító iszlám*. Budapest, 1987, Helikon.
- ANNA SWIDERKOWNA: *A hellenizmus kultúrája* (Nagy Sándortól Augustusig). Budapest, 1981, Gondolat Könyvkiadó.
- The New Encyclopedia Britannica*. Macropædia (Knowledge in depth), Volume 15, Chicago–Auckland–Geneva, 1989, Encyclopædia Britannica, Inc.
- Sz. L. Utcsenko–D. L. Kallisztoz–A. I. Pavlovskaja–V. V. Sztruve (szerk.): *Világtörténet*. II. Budapest, 1962, Kossuth Könyvkiadó.
- N. A. Sziporova – N. I. Konrad – I. P. Petrusevszkij – L. V. Cserepenyin (szerk.): *Világtörténet*. III. Budapest, 1963, Kossuth Könyvkiadó.
- mlncom6.urz.uni-halle.de
silkroad.com/artl/sogdian.shtml
- MARCUS IUNIANUS IUSTINUS: *Világkrónika a kezdetektől Augustusig, Fülöp királynak és utó-*

dainak története, Marcus Iunianus Iustinus kivonata Pompeius Trogus művéből. (ford.: Horváth János) 1992. Helikon.

HÉRODOTOSZ: *A görög-perzsa háború.* (ford.: Muraközy Gyula). Budapest, 1989, Európa Könyvkiadó.

STRABÓN: *Geographika.* Ford.: Földy József. Budapest, 1977, Gondolat Könyvkiadó.

JEGYZETEK

¹ Strabón: i. m.

² Angol átírási szabályok szerint.

³ Hérodotosz: i. m.

⁴ Az ászik az alán törzsszövetség felett is hosszú ideig uralkodtak, s a két nép természetesen keve-

redett is egymással. A Kárpát-medencébe vándorolt, s hazánkban máig fennmaradt alán töredékek „jász” neve valószínűleg az „ász”-ból ered.

⁵ A hunok európai megjelenése is ezekhez a népmozgásokhoz köthető. A zsuanszuan támadások hatására kényszerültek elhagyni korábbi otthonukat, a Kazak-sztyeppét.

⁶ Sok történész szerint maradványaik a hunok nyomában nyugatra vonultak, a Kárpát-medencében telepedtek le végleg, s az európaiak már avar néven ismerték meg őket.

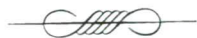
⁷ A birtokos és kereskedőarisztokrácia helyi vezető szerepe és gazdagsága egyébként a mind újabb hódítások ellenére nagyjából az ország egész története során állandónak bizonyult.

⁸ Mások szerint 670-ben. Lásd Rogers: i. m.

S Z E M T A N Ú

Legenda és valóság

Vitéz Horthy István kormányzóhelyettes tragikus repülőhalála



1942. augusztus 20. A doni front, a közelfelderítő alekszejevkai repülőtere. Idő: hajnali öt és fél hat között. A szolnoki I/1-es, a Darázs nevet fölve vadászipilóta században szolgáló vitéz Horthy István tartalékos pilóta főhadnagy, kormányzóhelyettes, az Re-2000 Héja típusú vadászgépével lezuhant és repülő halált halt.

Ezzel a problémával a magyar történetírás nem úgy foglalkozott, ahogyan kellett volna. A felületes ismeret vagy hallomás alapján, világnézetileg alaposan különböző, végletes megítélések keveredtek egybe a köztudatban. Horthy Istvánt egyrészt önfeláldozó hősnek, másrészt gyenge repülőtudású, iszákos és elkenyéztetett dzsentri fiúnak minősítették.

A haláleset utáni jegyzőkönyvből nem

állapítható meg mi is történt pontosan. A szabotázs tényét kizárták, annak dacára, hogy összefüggést rebesgettek Horthy István és sógora, ifjú gróf Károlyi Gyula 1942. szeptember 24-i repülőbalesete között. Kizárták a V-421-es jelzésű Héja vadászipilóta műszaki hibáját is, mivel ezt a gépet különleges körülmények között, több személy felelősségével tartották repülőképes állapotban, és állandóan szem előtt volt.

Egyetlenegy lehetőség volt és maradt, hogy a balesetet maga a repülőgép vezetője okozta. Horthy István, a balesetét megelőzően 1942. augusztus 11-én repült utoljára a Héjával. Ez a kilencnapos kiesés egyetlen pilótának sem vált volna előnyére. Programja szerint augusztus 20-án a 6. könnyűhadosztályt kellett volna meglátogatnia, ennek

ellenére aznap mégis repülni indult, mert az addig meglévő 24 bevetését akarta a jubileumi 25-re növelni. Jány Gusztávval hosszas beszélgetést folytatott az ilovszkojei vadász repülőtéren sétálva: valószínűleg akkor kapott engedélyt a korábbi parancs módosítására. Így indult útnak 1942. augusztus 20-án a kora reggeli órákban. Biztonsága érdekében még azt is elrendelték, hogy rossz idő esetén 1500 méter alatt nem folytathatja a közelfelderítő gép kísérését. Ha rakéta jelet lát, akkor vissza kell fordulnia a repülőtérré. Jó idő esetén a kísérés befejezése után Svoboda és Kamenka térségében szabad vadászatot engedélyeztek azzal, hogy 110 perc elteltével vissza kell térnie a bázisra. Horthy megkérdezte az eligazításon, üldözőbe veheti-e az útközben felbukkanó ellenséget? Erre azt az egyértelmű választ kapta, hogy az ő feladata a közelfelderítő védelme, és azt nem hagyhatja el. Nemeslakira – kísérőjére – ruházták azt a feladatot, hogy állandóan legyen a kormányzóhelyettes mellett, és tartsa szemmel.

A V-421 jelzésű Héja motorpróbájánál Horthy Istvánon kívül még hét személy volt ott, akik felelősek voltak a gép üzembiztonságáért, így Bodó András főtörzsőrmester az 1/1-esek hangármestere, Kocsis István törzsőrmester főszerelő, Mészáros Ferenc tartalékos c. szakaszvezető mint segédszerelő, Kovács János c. őrző, Landes József honvéd és Bebesi Antal tartalékos szakaszvezető. A motorpróbát Tóth János őrmester hajtotta végre.

A kecskeméti 3/2-es közelfelderítő, harci repülőszázadtól 1942. augusztus 19-én felhívták az ilovszkojei vadász repülőtér parancsnokságát, és kérték, jelöljenek ki két vadászpilótát géppárt két közelfelderítő gép őrizetére. Megadták, hogy az egyik felderítő gép pilótája Wagner Károly zászlós és a megfigyelője Baranyi Elek százados lesz, és az északi légtérben fognak repülni. A másik, a déli légtérbe induló közelfelderítő gép

pilótája Orbán József őrmester és a megfigyelőtiszt pedig Gellért Tivadar lesz. Az északi légtér Korotojak romvárosától fölfelé, míg a déli légtér lefelé van kijelölve a Tyihaja Szoszna folyó doni torkolatától.

A közelfelderítő gépeknek az alekszejevkai repülőtérről a felszállásuk után 500 méteren kellett volna találkozni a védelmükre rendelt vadászokkal. Amikor az Ilovszkojéból felszálló vadászok meglátták az emelkedő felderítőket, Horthy István az északi légtérbe tartó felderítőhöz kezdte meg a csatlakozást, Nemeslaki őrmester pedig követte őt. Ekkor Horthy észrevette tévedést, és egy hirtelen, nagyon kemény mozdulattal túldöntött, éles fordulóval akart a déli légtérbe tartó közelfelderítőhöz csatlakozni. A túlhúzott, és nagyon kemény kormánymozdulatra elvesztette a gép a sebességét, és a fordulóval ellentétes irányba átvágódva dugóhúzóba esett. A mintegy 400 méteres magasságból lezuhant, felrobbant, és a földnek ütközve vezetője, Horthy István kormányzóhelyettes szörnyethalt.

Nemeslaki őrmester alig láthatta a lezuhanást, mivel az ő gépe is beremegett, így abba kellett hagynia Horthy gépének követését. Az északra, Voronyecs irányába tartó felderítő gép személyzete látta a gép lezuhanását, és az észlelteket jegyzőkönyvbe mondták, amiből egyértelműen az állapítható meg, hogy a katasztrófa a pilóta hibájából történt.

A sajtó a felelősséget a közelfelderítőkre akarta hárítani, de vitéz Trón Zoltán alezredes, a közelfelderítők századparancsnoka, a m. kir. Honvéd Légierő Parancsnokságához 1942. augusztus 29-én írt jelentésében visszaautasította az áthárítási kísérletet: utalt arra, hogy Horthy István nem volt tisztában a Héja jó és veszélyes tulajdonságaival annak ellenére sem, hogy ezen típuson hetven óránál többet repült.

A pilóták körében Héja vadászgép nem volt közkedvelt annak ellenére, hogy a harci iskolákon ezen a típuson repült 5-6 óra



rapidóvel; 15-17 felszállással már úgy tudták uralni a gépet, hogy akár bevetésre is alkalmasak voltak. A repülő szakemberek közül sokan úgy vélik, hogy Horthy István 38 évesen már nem volt alkalmas frontszolgálatra. Szervezete nem tudta elviselni a terheléseket úgy, ahogyan a fiataloké. Gyenes László pilóta százados (aki századparancsnokom volt a szombathelyi Repülőgépvezető Iskola, a REGVI-nél) szerint – nála egyébként Horthy nagyon sokat gyakorolt a Héjával – a nehéz kolosszus nem volt Horthynak való. A kormányzóhelyettesnek más géppel nem volt problémája, mert azok könnyű sportgépek voltak. Gyenes László tanítás közben többször mondta Horthynak, hogy vannak, aki körülrepülhetik a Földet, ettől csak a megtett kilométerük növekszik, de még nem lesznek vadászrepülők. (Ezzel a megjegyzésével Horthy István közel tizenháromezer kilométeres bombay-i és nyolcezer kilométeres nászútjára utalt.) Gyenes László véleménye megszívlelendő, mert 1941-ben ő ment egységével legelőször a keleti frontra, ahonnan rövid idő után azzal jött haza, hogy az olaszoktól vásárolt Re-2000-sek, másként Héjáknak nevezett gépek alkalmatlanok a harci cselekményekre. Ennek ellenére 1942-ben újból czekekkel a gépekkel küldték vissza a keleti frontra.

Bánhidi Antal, az egykori kiváló repülőgéptervező, tartalékos repülő főhadnagy egyik előadásából azt is megtudhattuk, hogy Horthy István gyakorlatban tartása csak 1-1 normál repülésből állt, műrepülés nélkül. Horthy István azért vesztette életét, mert a Héja gépre megfelelő fokozat nélkül került, és nem volt harci tapasztalata.

Idézek Újszászi György százados, vadászpilóta hozzám írott leveléből – aki a m. kir. Honvéd Légierő vadászrezd parancsnokának, Heppes Aladárnak volt a helyettese –: „Horthy Istvánt én »paukoltam«, taní-

tottam, képeztem a Héja típusú vadászgépre. Mivel bejáratos voltam a családhoz, sokat beszéltem vele. Elmondtam neki őszintén, hogy a keze nagyon durva és azt közöltem az édesapjával, a Kormányzó Úrral is. Horthy Miklós az észrevételem mosolyogva hárította el.”

Érdekes egybevetni Gyenes László véleményét a Héják alkalmatlanságáról Horthy István pozitív véleményével, aki viszont alkalmasnak minősítette a típust a keleti fronton való használatra. Valójában félt a géptől, ahogyan azt feleségének elárulta a kijevi találkozásuk alkalmával, bizalmatlanságot ébresztve benne is.



A legenda szó a következőképpen értelmezhető:

- a) *valakinek a kimagasló tetteit kiszíneezve, túlozva elbeszélő mű vagy hagyomány;*
- b) *kitalált történet, mendemonda;*
- c) *meseszerű, csodálatos elbeszélés.*

Mindez kimutatható Horthy István repülő baleseténél is. Meseszerűen adták elő légi győzelmét is, ami valójában nem volt, hiszen ő maga sohasem vett részt légi harcokban. Ez a tanulmány nem azt a célt szolgálja, hogy az egykori kormányzóhelyettest kompromittálja. Arra akar rámutatni, hogy éppen olyan pilótahalált halt, mint sok más sorstársa is. A legendát meg kell szüntetni és valóság alapra helyezni a történetet. Ezzel kapja meg ő is a neki járó tiszteletet. Személye sok más magyar embertől csak annyiban különbözik, hogy Magyarország kormányzójának az elsőszülött fia volt, aki automatikusan kapta meg a rangjához illeszthető kinevezéseket.

A MEMOÁR SZERZŐJE:

SZILAJ VARGA GYULA SZKV., A MAGYAR
KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ PILÓTÁJA

Német mitológia

PAUL HERMANN: *Deutsche Mythologie*.
Aufbau Taschenbuch Verlag



A könyvet egy nagyon kedves barát-nőmtől kaptam tavaly karácsonyra, aki épp Németországból érkezett haza. Témája, mint már a címből is kiderül, mitológia. Am nem akármilyen! A német mitológiáról, magáról mint egy különálló valláscsoportról – aligha védhető megfelelése a mitológia szónak nem sokat olvashatunk, csak a skandináv illetve germán mitológia körén belül. Ezt a könyvet azért szeretném ajánlani, mert akit specifikusan csak a „német mitológia” érdekel, az ebben a kis könyvecskében bőven talál róla információt.

Először is a szerzőről ejtenék néhány szót. Az író Paul Hermann 1866-ban született Magdeburg városában, és 1930-ban halt meg Torgauban. Tanulmányait a strassbourgi egyetemen kezdte, majd később Berlinben középkort és régi nyelveket hallgatott. Miután több évtizedet foglalkozott a német és az északi népek legendavilágával, nyelvvel és irodalmával, 1898 és 1929 között olyan munkákat jelentetett meg, amelyek meghatározók és úttörők voltak a német és az északi népek „mitológiakutatásában”, később pedig a középkorban íródott északi szövegek fordításában.

„Honnan származnak gyermekmeséink alakjai, a törpék és az óriások, a tündék és a boszorkányok? Mi mással foglalkozik Holle asszony azon kívül, hogy Kyffhauserben az

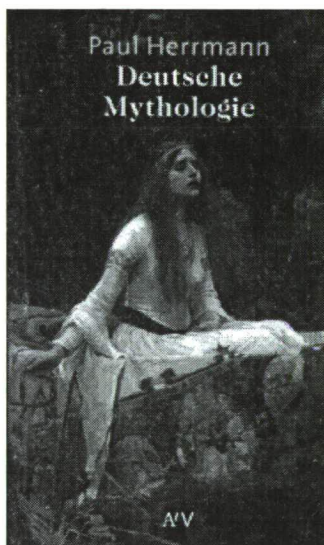
öreg Barbarossa gazdaságát vezeti? Honnan származik a Nibelungen és a Kalbautermann legendája?” – kérdezi Hermann a könyv végén. Az ő meggyőző interpretációjában a német mitológia világa kiszínesedik, mindent új, konkrét és korrekt nézőpontban világít meg.

„A germánok fantasztikus képzeletvilágát mesékből és mondákból, egy pár vidéki szokásból tudhatjuk, ismerhetjük meg mai

szemmel, olyan dolgokat, amelyek germán-pogány eredetét már régen elfeledtük.” Imponáló a könyvben az, hogy a kutató az anyagokat rendszerben állítja fel és sajátosan mesészerűen tálalja elénk. Hasonló a könyv felépítése, mint a szerző egy másik művének, a *Nordischen Mythologie*-nak, amelyben Paul Hermann a mesék és legendák eredetéről, a germán lélekvilág felépítéséről vagy például arról ír, hogy mi a természeti szellemek kapcsolata az istennel. Az olyan nevekről, mint Wodan, Donar vagy Balder, illetve a

walküörökről már valószínűleg filmekből vagy tanulmányaink során hallottunk, de az olyan alakokról, mint Nerthus földistennő vagy Tanfana mit sem tudunk – olvasás során ebben a műben az összes eddig nem hallott karakter konkretizálódik, és megismerhetjük mesés, színes világukat.

A könyv öt nagyobb egységre oszlik, logikusan rendszerezett. Az előszóban a történelmi háttér kerül bemutatásra az ógermánoktól napjainkig. Thomas Jung bemutatja nekünk a ősgermánok eredetét, történetét államalapításukig, hagyományaik világát. A következőkben azt fejtegeti illetve azt



Kiss Tamás
Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége
1956, Szeged

A szerző, a MEFESZ szervezője, vezetője (később a megtorlás áldozata) tanulmánya mellett első alkalommal kerül publikálásra a szervezet 1956. október 20-i ülésén készült rádiófelvétel szövege. A szerző a kötetben szereplő interjúban az eseményekben résztvevők érzelmi kötődéseiről és saját személyes sorsáról is vall az értő olvasónak. A szakmai közélet szerint is hiánypótló mű értékes dokumentummelléklettel záródik, amelyben közlése kerülnek az események archív fotói és a megtorlás jegyzőkönyvei is.

PERBÍRÓ JÓZSEF
1956 Szegeden
emlékeimben



SZEMTANÚ

KISS TAMÁS
Magyar Egyetemisták
és Főiskolások Szövetsége
1956 – Szeged



SZEMTANÚ
FIATALOK, MINT A TÖRTÉNELEM SZEREPLŐI

Perbíró József
1956 Szegeden – emlékeimben
(Életrajzi írások)

Perbíró József a Szegedi Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Karának dékánhelyettese volt. Mint vezető elnök részt vett a MEFESZ alakuló ülésén. A kötet a forradalmi Szeged polgármestere (a Városi Forradalmi Nemzeti Bizottság elnöke) életrajzi írásainak második, bővített, javított, fotó- és dokumentummelléklettel ellátott, reprezentatív formátumba szerkesztett kiadása.